

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LA SITUATION
DE LA
Compagnie des Chemins de Fer
de l'Est
APRÈS LA PÉRTE DE L'ALSACE-LORRAINE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le jeudi 1^{er} juin 1911, à 1 h. 1/2

PAR

Maurice GUÉNOT

Président : M. MAY, professeur
Suffragants { MM. WAHL, professeur
POLITIS, agrégé

PARIS (5^e)

V. GIARD & E. BRIÈRE

LIBRAIRES - ÉDITEURS

16, rue Soufflot et 12, rue Toullier

1911

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LA SITUATION
DE LA
Compagnie des Chemins de Fer
de l'Est
APRÈS LA PERTE DE L'ALSACE-LORRAINE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le jeudi 1^{er} juin 1911, à 1 h. 1/2

PAR

Maurice GUÉNOT



Président : M. MAY, professeur
Suffragants { MM. WAHL, professeur
POLITIS, agrégé

PARIS (5^e)

V. GIARD & E. BRIÈRE

LIBRAIRES - ÉDITEURS

16, rue Soufflot et 12, rue Toullier

1911



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546312_0038

LA SITUATION

DE LA

Compagnie des Chemins de Fer de l'Est

APRÈS LA PERTE DE L'ALSACE-LORRAINE

INTRODUCTION

De nombreux ouvrages ont traité jusqu'à présent des chemins de fer au point de vue juridique, administratif et fiscal, militaire, économique et financier, et dans ces divers domaines, les questions les plus variées et les plus complexes ont été étudiées.

Ce que nous nous sommes proposé, c'est l'examen d'une des plus singulières situations qui se soient produites dans l'histoire des chemins de fer : la dépossession d'une partie du réseau de l'Est, propriété privée, par les Allemands, après la guerre de 1870-1871 et la manière dont cette compagnie a été indemnisée. Au cours de cette étude, nous avons, en effet, rencontré les problèmes les plus délicats et les plus variés.

Pendant la guerre de 1870-1871, dès les préliminaires de Versailles, les Allemands, malgré les résistances

de la compagnie, manifestèrent l'intention de s'emparer de la partie des chemins de fer appartenant à la Compagnie de l'Est, située sur les territoires qu'ils allaient annexer. Le traité de Francfort, dans ses articles additionnels, consacra le triomphe de leurs prétentions.

Au cours des négociations qui eurent lieu à cet effet, furent soulevés de délicats problèmes de droit international. Tout d'abord, au point de vue du fonds de leurs prétentions, les Allemands se trouvaient devant une propriété privée et ils ne pouvaient s'en emparer sans le consentement de la compagnie propriétaire, en vertu du principe de l'inviolabilité de la propriété privée. Ensuite, on put remarquer cette anomalie : il s'agissait d'intérêts privés dont le sort était débattu par les représentants de deux États, sans que la partie en cause fut admise au débat.

Enfin, on put assister à un fait extraordinaire et sans précédent dans les Annales du Droit international : on vit deux États disposer dans un traité d'une propriété privée située en territoire neutre (1), et faire des stipulations relatives à cette propriété.

Au point de vue administratif, une question d'un grand intérêt fut soulevée : c'est la question de la nature du droit de concession. Si les chemins de fer étaient, en effet, une propriété d'État, avec simple droit de bail ou

1. Il s'agit ici des chemins de fer de la Compagnie Guillaume-Luxembourg, alors exploités par la Compagnie de l'Est.

d'usufruit au profit du concessionnaire, l'État vainqueur pouvait les annexer en ne donnant au concessionnaire qu'une simple indemnité pour perte de jouissance. Dans le cas où, au contraire, on eût reconnu au profit du concessionnaire un droit de propriété, il devait recevoir de l'État qui l'expropriait une indemnité beaucoup plus considérable, correspondant non pas à une perte de jouissance pendant un certain nombre d'années à courir, mais à la valeur en capital des lignes annexées.

Après la conclusion du traité, l'Assemblée nationale commença son œuvre de réorganisation et par une série de lois et de mesures diverses s'occupa d'indemniser les victimes de la guerre. Des négociations furent entamées par le gouvernement avec la Compagnie de l'Est, un projet de convention fut élaboré et la discussion prit plusieurs séances au cours desquelles on examina la situation qui avait été faite à la compagnie.

Le traité de Francfort imposait au gouvernement français l'obligation d'acquérir de la Compagnie de l'Est les droits de propriété qu'elle possédait sur les chemins de fer situés en territoire annexé et de les rétrocéder au gouvernement allemand. Le gouvernement français devait, en outre, exercer une pression sur la compagnie en lui refusant toute nouvelle concession si elle n'abandonnait pas l'exploitation des lignes luxembourgeoises. Pour permettre au gouvernement français de remplir ces obligations, le traité décomp-

tait de l'indemnité de guerre de 5 milliards une somme de 325 millions destinée à dédommager la compagnie.

Quelle indemnité le gouvernement devait-il allouer à la compagnie. Devait-il lui abandonner les 325 millions ? Ici se posait une très délicate question juridique : quelle était la nature de l'acte qu'avaient accompli nos représentants à Francfort ? Étaient-ils les mandataires de la compagnie, étaient-ils ses mandataires sans pouvoirs et avaient-ils stipulé pour autrui ? Dans ce cas, le chiffre d'indemnité qu'ils avaient obtenu devait appartenir à la Compagnie de l'Est. Ou, au contraire, nos négociateurs n'étaient-ils que les représentants de la France, ne pouvant stipuler que pour elle, dans ce cas, ayant sans doute pris l'engagement moral d'indemniser la compagnie, mais selon des bases à déterminer ?

Enfin, selon que l'on admettait l'une ou l'autre de ces deux opinions, il restait à déterminer la manière dont on indemniserait la compagnie et une question financière à résoudre. Abandonnerait-on à la compagnie un capital plus ou moins important, lui donnerait-on une rente correspondant au revenu que la perte de ses lignes lui avait fait perdre, l'indemniserait-on en lui donnant de la rente sur l'État, ou une annuité terminable ainsi que le proposait le projet de convention ?

Ces diverses questions furent réglées par la loi du 17 juin 1873. Nous verrons au cours des débats les

arguments qui furent soulevés à propos de chacun de ces problèmes et la manière dont cette loi, en les solutionnant, a indemnisé la Compagnie de l'Est et restauré son réseau.

CHAPITRE PREMIER

LES PERTES ÉPROUVÉES

- § 1. — La compagnie avant la guerre.
 - § 2. — Les dommages causés par la guerre.
 - § 3. — Les dommages causés par le traité de Francfort.
 - § 4. — Reprise du service.— Cession du réseau Luxembourgeois.
-

CHAPITRE PREMIER

LES PERTES ÉPROUVÉES

§ 1

LA COMPAGNIE AVANT LA GUERRE

Sa situation favorable. — Au point de vue économique, les régions qu'elle dessert, leur prospérité. — Ses grandes artères et sa position relativement au trafic international.

Augmentation du trafic. — Accroissement des recettes. — Amélioration du réseau.

Diminution de ses charges. — Abaissement de son taux d'emprunt. — Date prochaine du remboursement des avances de l'État.

Extension de son influence à l'étranger. — Luxembourg. — Belgique.

Au moment où éclata la guerre de 1870, la Compagnie des chemins de fer de l'Est était dans une situation des plus favorables. Elle possédait un réseau dont la prospérité n'avait cessé de croître. Ses concessions qui, en 1860, s'étendaient sur 2.336 kilomètres comprenaient, en 1870, 3.164 kilomètres, accusant ainsi en dix années une augmentation de 828 kilomètres (1). L'exploitation avait suivi la même progression et en 1870, 2.876 kilomètres étaient exploités, appartenant

1. Lignes concédées.

2.336	2.336	3.097	3.097	3.097	3.097	3.098	3.164	3.164	3.164
1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870

Picard, *les Chemins de fer français*, t. IV, p. 794.

973 kilomètres à l'ancien réseau et 2.876 au nouveau (1).

Elle desservait les régions les plus riches et les plus prospères de la France, transportant dans le reste du pays et livrant à l'exportation les vins de la Champagne, les minerais de la Lorraine et des Ardennes, les cotonnades des Vosges et de l'Alsace, les draps de Sedan, amenant le combustible de la Belgique et du Nord de la France et les matières premières aux industries florissantes des bassins de la Moselle, de la Marne et de la Meuse.

Elle possédait deux lignes principales, en même temps grandes artères de pénétration internationale, la ligne de Paris à Strasbourg reliant la France à l'Allemagne du Sud et à l'Autriche, et la ligne de Paris-Mulhouse-Bâle, servant aux relations de la France avec la Suisse. Elle allait bientôt posséder en outre une ligne dont l'avenir seulement devait montrer l'importance capitale. Par Luxembourg, Thionville, Metz, Sarreguemines, Haguenau, Strasbourg et Mulhouse, elle faisait communiquer la Belgique avec la Suisse et attirait sur son réseau le grand courant de commerce international qui va de la mer du Nord à la Méditerranée, à travers la Belgique, la Suisse et l'Italie.

	1. Situation des concessions au 31 décembre 1870			
	Concessions		Lignes	
	Définitives	Éventuelles	Exploitées	En construction
Ancien réseau..	992	»	973	19
Nouveau réseau.	2.156	16	1.903	253
Total.....	3.148	16	2.876	272

Les dépenses d'établissement représentaient au 31 décembre 1869 une immobilisation de plus d'un milliard (matériel roulant compris). Le capital qui en 1861 était de 709.589.206 francs, était en 1869 de 1.089.913.818 francs, y compris les subventions de l'État et des localités (1).

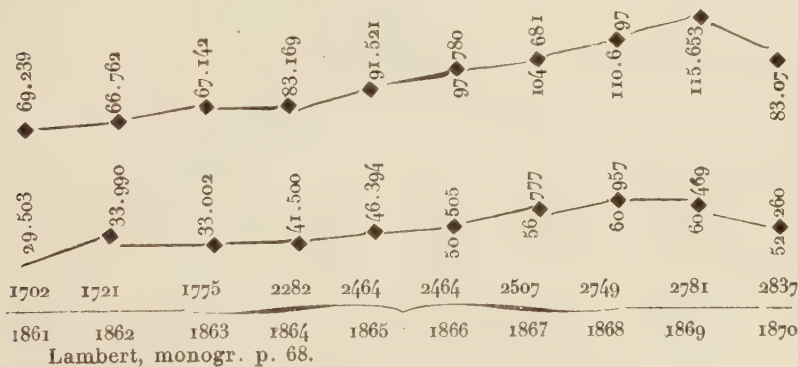
Les résultats de l'exploitation étaient remarquables, les recettes brutes ayant presque doublé en moins de dix ans (2). De 66.761.252 francs en 1862, elles avaient atteint le chiffre de 111.652.707 francs en 1869, laissant respectivement un bénéfice net d'environ 33 millions

1. Lambert, *Monographie des grands réseaux des chemins de fer français. Réseau de l'Est, précis historique, statistique et financier* et Rapp. du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Est, 1871, p. 31.

2. Résultats de l'exploitation de 1861 à 1870.

En recettes minima	66.761.252 francs en 1862
» maxima	115.652.707 francs en 1869
En dépenses minima	29.503.431 francs en 1861
» maxima	60.956.687 francs en 1868

Tableau montrant l'accroissement des recettes et des dépenses (en milliers de francs).



et 55 millions (1). Cette extraordinaire augmentation de bénéfices était due sans doute à l'excellente administration de la compagnie, mais aussi à l'essor et au progrès de l'industrie dans la région de l'Est (particulièrement dans les branches de la métallurgie et des textiles) et au très grand mouvement commercial qui s'était manifesté pendant les dernières années de l'Empire.

Les conséquences de cette grande prospérité n'avaient pas tardé à se faire sentir. Le crédit de la compagnie se fortifiait et il en résultait pour elle un abaissement sensible du taux de ses emprunts. En 1857 elle plaçait ses obligations au taux de 6,26 0/0, mais c'était là, il est vrai, un maximum qui ne fut plus atteint depuis, et qui, suivant une progression décroissante, avait atteint en 1869 le taux de 4,95 0/0 (intérêt et amortissement compris) (2).

1. Les années 1868, 1869, 1870 comprennent aussi le réseau luxembourgeois. L'imputation des recettes et des dépenses résultant de cette exploitation fut autorisée au compte du nouveau réseau. Cette admission au compte du réseau garanti était suffisamment justifiée par ce fait que la société royale grand-ducale du Luxembourg déversait une grande partie de son trafic sur les lignes du réseau de l'Est.

2.	En 1857 la compagnie emprunte à 6,26 0/0
	1864..... 5,72 0/0
	1865..... 5,51 0/0
	1866..... 5,41 0/0
	1867..... 5,34 0/0
	1868..... 5,15 0/0
	1869..... 4,95 0/0
	1870..... 5,09 0/0
	Intérêt et amortissement compris.

Aucoc, *Droit administratif*, p. 518

En même temps, la compagnie réduisait ses appels à la garantie d'intérêt prévue pour le nouveau réseau aux termes des articles 6 et 7 de la convention du 11 juin 1859, et on pouvait même considérer comme prochain le moment où elle commencerait à rembourser à l'État ses avances. « Au moment où la guerre avait éclaté, les avances annuelles de l'État à la compagnie s'étaient notablement amoindries. En 1869, l'avance de l'État est réduite à 4.500.000 francs. On peut espérer qu'en 1875 le remboursement commencera et se terminera en 1889 par la libération complète (1). »

Il était en outre permis d'envisager le moment où la compagnie, diminuant ainsi ses charges, pourrait augmenter le dividende qu'elle servait à ses actionnaires, dépassant ainsi le revenu réservé par les conventions de 1859-1863 et 1868, et où elle pourrait partager ses bénéfices avec l'État (2).

Enfin, la Compagnie de l'Est visait plus loin. Dès 1857 elle avait conclu avec la Société royale grand-ducale des chemins de fer de Luxembourg une convention aux

1. Rapport Krantz à l'Assemblée nationale. *Journ. off.*, 1873 p. 2662.

2. Au moment où la guerre a été déclarée, nos recettes étaient telles que nous avions presque la certitude de ne plus avoir rien à demander à l'État pour la garantie d'intérêt. Nous aurions, aussitôt nos dernières lignes achevées, commencé le remboursement de notre dette et nous apercevions l'époque à laquelle, libres de tout engagement, nous aurions appliqué à notre dividende la majoration de nos recettes (Rapport du Conseil d'administration, de la Compagnie de l'Est, 1873, p. 621. — *Idem*, 1871, p. 48).

termes de laquelle elle exploitait le réseau luxembourgeois à titre de compagnie fermière, moyennant une redevance dont le chiffre variait avec les produits de l'exploitation. La convention du 21 janvier 1868 substitua à cette redevance une somme fixe annuelle de 3 millions (1).

Ce n'était là qu'un acheminement vers un dessein de plus vaste envergure. Fin 1868, la Compagnie de l'Est engagea des pourparlers avec la Société des chemins de fer néerlandais pour la rétrocession de l'exploitation du réseau liégeois luxembourgeois. Elle engagea également des négociations avec la grande Compagnie belge du Luxembourg.

Ces combinaisons assuraient à la compagnie une gare à Bruxelles et lui permettaient d'aller jusqu'à Liège. Elle pouvait espérer conduire ses trains jusqu'à Amsterdam et Rotterdam. Le transit entre les ports de la mer du Nord et la Suisse ne pouvait plus lui échapper; un fort contingent de transports devait revenir à la ligne Thionville-Bâle, grâce à l'ouverture des tronçons de Thionville à Saint-Avold et Sarreguemines à

1. Ces 3 millions étaient calculés sur un revenu kilométrique de 23.000 francs non encore atteint. En 1867 le revenu n'est en effet que de 19.100 francs. Mais la compagnie escomptait les nombreux éléments de prospérité qui existaient dans le grand-duché et avant tout les transports de plus en plus importants que devaient lui procurer les exploitations métallurgiques et minières. Son calcul était juste, car dès 1869 le revenu kilométrique atteignait 25.000 francs.

Saverne, évitant ainsi le crochet de Thionville à Saint-Avold par Metz (1). Malheureusement il y eut en Belgique une violente campagne de presse ; l'opinion publique s'émut et une loi votée d'urgence interdit toute cession de chemin de fer à des étrangers (2).

La Compagnie de l'Est était donc dans une situation remarquablement prospère. Son importance et ses ressources faisaient d'elle une véritable force économique française qui devait contribuer d'une manière considérable au développement économique des régions sur lesquelles elle rayonnait et un puissant véhicule de l'influence française au dehors.

1 Voir les cartes des indicateurs Chaux, 1869-1870-1871, Compagnie de l'Est.

2. Wampach, *le Luxembourg neutre*.

§ 2

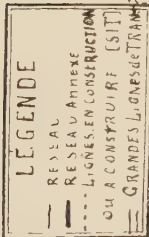
LES DOMMAGES CAUSÉS PAR LA GUERRE

Le « manque à gagner ». — Interruption du trafic et encombrement des gares. — Réquisitions de matériel exercées par le gouvernement français, par le gouvernement allemand, après l'armistice. — Dommages éprouvés par le matériel roulant. — Destructions d'ouvrages d'art et de matériel, exécutées par l'autorité française, par l'autorité allemande. — Le séquestre. — Sa légitimité en droit international. — Sa pratique avant 1870. — Précédents de la guerre de Bohême. — La doctrine et les conventions sur cette pratique. — Évaluation des pertes résultant de ces chefs.

La guerre qui éclata soudain et qui ravagea notre malheureux pays fut pour la compagnie la cause de pertes formidables, les unes d'ordre général, inhérentes à l'œuvre de destruction et de désorganisation d'une grande guerre, les autres d'un ordre particulier, conséquences du traité de Francfort.

La première conséquence de la guerre fut le ralentissement du commerce et de l'industrie, principalement dans les régions envahies. Les usines se fermaient, les bras manquaient, l'argent était rare et au milieu des événements précipités qui marquaient le cours de la guerre, il n'était plus question d'affaires, chacun ne songeant qu'à préserver ses intérêts immédiats. La Compagnie de l'Est eut considérablement à souffrir

AU 31 DEC 1967



de cet état de choses et du ralentissement des transactions. Elle en éprouva un préjudice certain, un *manque à gagner*, qu'il n'était possible d'apprécier — et encore d'une manière très incertaine, en faisant intervenir un calcul de probabilités—qu'au moyen de la comparaison des recettes de son réseau avant et pendant la guerre.

Mais ce dommage était d'ordre général, causé par un cas de force majeure et la compagnie en avait souffert de même toutes les autres branches du commerce et de l'industrie du pays. Aussi, lors des réclamations qu'elle eut à faire valoir dans la suite, elle n'éleva jamais de prétentions relativement à cet ordre de pertes. La doctrine est d'ailleurs presque unanime à reconnaître que le *lucrum cessans* ne peut donner lieu en ce cas, à l'indemnité, les voies ferrées étant des moyens de guerre que le belligérant trouve tels et qu'il utilise au mieux de ses intérêts.

On ne peut donc lui parler à ce moment de bénéfices manqués. Ceux qui admettent la thèse contraire émettent d'ailleurs des doutes sur son efficacité et reconnaissent qu'il serait très difficile, en pratique, de réunir les éléments d'un chiffre à peu près exact et non arbitraire d'indemnité.

Une seconde conséquence immédiate de la guerre fut la désorganisation complète des services de la compagnie. Des interruptions de trafic furent ordonnées soit par l'autorité française, soit par l'autorité allemande. Des marchandises encombrèrent des entrepôts, notam-

ment ceux de Metz et de Strasbourg, ne pouvant ni être acheminées vers le lieu de destination, ni revenir vers l'envoyeur, car on se servait pour les transports de troupes de tout le matériel possible.

Les réquisitions furent en effet largement employées par les belligérants. Tout d'abord, au début de la guerre, le gouvernement français au fur et à mesure des opérations réquisitionna le matériel de la compagnie. Il lui fallut d'énormes quantités de wagons et de locomotives pour transporter à la frontière les troupes et les approvisionnements, pour réaliser les opérations de mobilisation et de concentration des unités de combat, et pour constituer les services de ravitaillement et d'évacuation. Il y eut là un désordre (1) qui fut signalé bien souvent depuis (2), mais dont la cause initiale résidait dans le défaut d'organisation. On s'était avant tout préoccupé des questions de prospérité et de jouis-

1. M. Jacquemin (*les Chemins de fer pendant la guerre de 1870-1871*) cite le fait suivant, choisi entre quantité de faits de même nature. Quinze mille hommes d'infanterie furent dirigés de Mourmelon sur Metz; 10 trains partirent dans la journée du 1^{er} août et 3 dans la journée du 8. Dans l'après-midi un contre-ordre arriva et les troupes revinrent au camp. Le 9 au matin un troisième ordre fut donné et 40 trains partirent vers Metz. On peut juger des difficultés qu'eut à vaincre la compagnie pour obéir à ces ordres contradictoires, surtout si l'on sait qu'une partie de la ligne ne possédait qu'une voie unique et du désordre auquel purent donner lieu de semblables opérations. Il s'agit du 6^e corps, de celui du maréchal Canrobert (*Mémoires de Canrobert*, édit. Germain Bapst, t. IV, p. 168-169-170).

2. L'imprévoyance de notre état-major général, relativement au transport des troupes et du matériel de guerre, souleva de violentes et légitimes critiques dont les compagnies elles-mêmes

sance, mais on n'avait en rien pourvu à la sécurité. Tandis que les Allemands s'étaient depuis longtemps déjà rendu compte de toute l'importance stratégique des chemins de fer, de leur précieux secours en temps de guerre et avaient tout réglementé, le gouvernement de l'Empire n'avait prévu aucune espèce d'organisation militaire pour nos chemins de fer et cette confusion était due en réalité à l'absence de toute étude préparatoire concernant les opérations militaires (1). Nous avions bien de grandes lignes partant de Paris et rayon-

eurent leur part, mais à cette époque aucune espèce d'organisation militaire n'était prévue par nos chemins de fer (Théry, *Histoire des grandes compagnies de chemins de fer français dans leurs rapports financiers avec l'État*, p. 65).

Dès le début apparurent la légèreté et l'imprévoyance de l'administration militaire française qui n'avait pas songé à organiser les chemins de fer en vue de l'éventualité d'une guerre. La faute doit en retomber moins sur les compagnies que sur l'administration militaire..., cela tient à l'absence absolue de préparation en temps de paix et au défaut du plan de mobilisation (Richard de Kauffmann, *Die Eisenbahnpolitik frankreichs* trad. de Hémon, p. 177).

1. Les chemins de fer furent très employés dans les guerres modernes. Déjà en Hongrie, pendant la guerre de 1848-1849, un corps de troupe russe de 13.000 hommes et 48 pièces de canons, sous le commandement du général Paniutin fut transporté de Cracovie à Hradisch, effectuant en cinq jours un trajet qui en eût demandé seize, selon les moyens alors employés. Plus tard, ils furent utilisés en Crimée et pendant la campagne d'Italie.

Mais ce furent les Allemands qui les premiers se rendirent compte de leur immense importance stratégique et qui en réglementèrent minutieusement l'emploi à la guerre, dès le temps de paix. « Mit Eisenbahnen gewinnt man heutzutage Schlachten » (Paroles attribuées à de Moltke, cit. p. M. de Stein RDI, 1885 p. 333). Dès la campagne de Schleswig Holstein en 1849-1851, les Allemands s'en servirent pour le transport de leurs troupes. En 1855 est publié un mémoire guide de l'état-major prussien, relativement aux chemins de fer. On n'a pas oublié la manière dont ils s'en servirent en 1866. En 1868 le maréchal de Moltke publie un

nant vers nos frontières, mais les voies transversales étaient réellement insuffisantes tant au point de vue stratégique qu'économique. La compagnie réalisa cependant des prodiges.

mémoire et en 1870 ils opérèrent méthodiquement leur mobilisation et la concentration selon un plan minutieusement concerté.

En France, si de bonne heure on avait aperçu le rôle qu'ils étaient appelés à jouer en temps de guerre, — « dans une déclaration faite à la Chambre des députés en 1832, le général français Lamarque estimait que l'emploi des chemins de fer était susceptible d'amener dans l'art militaire une révolution aussi complète que l'invention de la poudre à canon et le général comte Ruminhy, aide de camp du roi Louis-Philippé, avec un pressentiment prophétique, entrevoyait à la même époque les armées allemandes envahissant la France surprise après s'être assemblées à la frontière en utilisant les chemins de fer » (Joesten, *Histoire et organisation militaire des chemins de fer*, p. 1, note 1). — « Une nouvelle invasion aurait lieu... elle serait tentée entre Metz et Strasbourg, aussi est-ce sur ce point que la Confédération germanique fait converger un réseau formidable de chaînes de fer... Les dispositions hostiles des Allemands sont évidentes, ils ont qualifié leurs chemins de fer de lignes agressives » (M. Marschal, séance du 26 avril 1842, cité par M. Esnault, thèse), — on ne s'en était guère occupé au point de vue pratique. Seul le règlement provisoire du 5 novembre 1855 s'occupe du transport des troupes par chemins de fer. Des essais infructueux furent également tentés par le maréchal Niel en 1868 et par M. de Freycinet. Toutefois une commission d'enquête fut instituée par la décision impériale du 2 mars 1870, mais son fonctionnement fut empêché par la guerre.

Après les événements de 1870, une commission fut nommée en 1871 par l'Assemblée nationale pour faire une enquête. Le décret du 14 novembre 1872 institua, sur l'initiative du général de Cissé une commission supérieure avec mission : « d'étudier toutes les mesures propres à assurer l'ordre et la régularité des transports en temps de paix et en temps de guerre; de proposer tous les moyens d'utiliser le mieux possible au moment d'une crise toutes les voies ferrées qui peuvent être employées par l'armée. » Les résultats des travaux de la commission aboutirent à la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions, plaçant tout le matériel et le personnel des compagnies sous l'autorité directe du ministre de la guerre (Théry, *op.cit.*, p. 65. — Kauffmann, *op. cit.*, p. 177 et suiv.).

Le 15 juillet 1870, la compagnie reçut du ministre des Travaux publics un arrêté aux termes duquel elle était requise de mettre tous ses moyens de transport à la disposition du ministre de la Guerre. Les trains ordinaires de voyageurs et de marchandises pouvaient être suspendus sur toute l'étendue du réseau. Les transports commencèrent le 16 juillet, s'effectuant dans trois directions : 1° par la ligne des Ardennes pour les troupes et les approvisionnements partis des villes du nord de la France ; 2° par la ligne de Paris à Strasbourg qui recevait l'armée de Paris, l'armée de Châlons et tout ce qui venait du centre et de l'ouest de la France ; 3° par les lignes de Gray à Metz et de Belfort à Wissembourg qui expédiaient les troupes de Lyon, celles du midi de la France et de l'Algérie. Tout convergeait vers Strasbourg, Metz et la ligne des frontières. En dix jours, du 16 au 26 juillet, 594 trains sont expédiés, transportant 196.620 hommes, 32.410 chevaux, 3.152 canons et voitures, 995 wagons de munitions (1). Dans la journée du 22 juillet, 74 trains en destination des points frontières avaient été mis en marche. En tout, en vingt-deux jours, 1.223 trains, soit une moyenne de 55 par jour transportèrent environ 300.000 hommes, 64.700 chevaux, 6.600 canons et voitures, 4.400 wagons de subsistances et de munitions (2).

1. Jacqmin, *op. cit.*

2. Rapport du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Est, p. 25 à 30, 1871.

Après les batailles de Frœschwiller et de Forbach, la retraite commença sur le réseau de l'Est. Les agents de la compagnie tinrent jusqu'au dernier moment, quittant les gares derrière l'autorité militaire et ramenant presque tout le matériel roulant. L'exploitation qui le 8 août s'arrêtait à Sarrebourg, recula progressivement le 27 à Épernay, le 8 septembre à Lagny et le 12 septembre la compagnie ne sortait plus de Paris. La compagnie organisa alors un service sur les sections non envahies de la Haute-Savoie, du Haut-Rhin et des Ardennes et remisa son matériel roulant en Bretagne, en Provence, en Belgique et en Suisse (1).

Pendant cette période, la compagnie transporta les trois corps d'armée des généraux de Mac-Mahon, de Faily et Douay qui furent embarqués dans les gares de Neufchâteau à Langres et à Belfort et dirigés sur Reims et Sedan, par Blesme d'abord, par Paris ensuite. Cette expédition comprit 46.000 hommes, 11.000 chevaux, 1.300 canons et voitures (2).

Les Allemands, au cours de leurs opérations usèrent également du droit de réquisition et se servirent du matériel de la compagnie. Outre les chiffres cités par M. Jacqmin, M. Bastid, dans son rapport, évalue

1. Rapport du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Est, p. 25 à 30, 1871.

2. *Ibid.*

approximativement à 200 le nombre des machines et à 3.000 le nombre des wagons aux mains des Allemands, le 23 février 1871, alors que le réseau de l'Est était en entier occupé par l'ennemi (1). Ils réquisitionnèrent également les agents de la compagnie, mais ils rencontrèrent une très grande résistance. Tous les employés firent preuve du plus grand patriotisme. Il fallut faire venir des agents et des ouvriers allemands. « A Épernay, sur un effectif de 820 ouvriers, on n'en put décider qu'une dizaine à travailler pour les Allemands et encore fallut-il leur donner 8 à 10 francs par jour » (2). « Sur certaines parties du territoire français, les membres des commissions allemandes s'efforcèrent de conserver le personnel. On employa soit la violence, soit la persuasion » (3). « Beaucoup d'agents prirent la fuite et ne reparurent que lorsque le chemin de fer fut remis aux agents de la Compagnie de l'Est » (4).

Après l'armistice du 26 janvier 1871, la compagnie eut à pourvoir aux transports ci-après :

Retraite de l'armée de l'Est, ravitaillement de Paris, transport des soldats licenciés, retour des soldats internés en Suisse, retour des prisonniers français, constitution de l'armée de Versailles, transport des prison-

1. *Journ. off.*, 2 juin 1871.

2. Jacquin, *op. cit.*, p. 252.

3. *Ibid.*, p. 253.

4. *Ibid.*, p. 254.

niers de Paris, évacuation de l'armée allemande, reprise des transports commerciaux (1) et cela dans le minimum de temps, alors que 5.400 wagons français et 90 locomotives se trouvaient en Allemagne. Le rapatriement des prisonniers français a consisté pour la Compagnie de l'Est dans le transport de 295.300 hommes rentrés par trains spéciaux.

L'évacuation d'une partie de notre territoire pour les Allemands comprenait : 378.242 officiers et soldats, 56.871 chevaux, 7.473 voitures 60.650 kilos de bagages, 21.365.380 kilos de matériel (2).

Le matériel roulant avait été fort éprouvé. Les Allemands s'en servirent longtemps après la conclusion de la paix et ne le restituèrent que lentement (3).

1. Jacquemin, *op. cit.*, p. 194.

2. Rapport du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Est, 1872, p. 28.

3. « Une partie importante de notre matériel, laissée sur réquisition de l'autorité militaire à la disposition de l'armée française, est restée au pouvoir des troupes allemandes après la capitulation de Sedan, Strasbourg, Metz et Belfort » (Rapp. du Cons. d'adm. de la Compagnie de l'Est, 1871, p. 6).

« Il a été stipulé dans le traité de paix que ce matériel nous serait restitué et la clause dont il s'agit reçoit son exécution.

Il manquait au 8 octobre dernier :

Voitures à voyageurs.....	12
Fourgons, trucks et écuries.....	14
Wagons à marchandises.....	338
En tout.....	364 »

Ibid., p. 10.

« Le nombre des voitures et des wagons considérés comme détruits ou disparus pendant la guerre, qui, d'après un premier

Pendant la guerre, les Allemands avaient même remplacé le mot Est sur les wagons de la Compagnie de

recensement opéré en octobre 1871, s'élevait à 364, n'est plus aujourd'hui que de 256 » (Rapp. du Cons. d'adm. de la Compagnie de l'Est, 1872, p. 10).

La restitution de notre matériel roulant a été l'une de nos plus vives préoccupations.

Les Allemands ont eu en leur possession :

1.400 wagons qui se trouvaient en Allemagne au moment où la guerre fut déclarée ;

100 machines locomotives laissées à Strasbourg et sur d'autres points en vertu de réquisitions de l'autorité militaire française ;

249 voitures et 3.289 wagons également laissés dans les mêmes conditions.

Par la Convention de Versailles du 28 janvier 1871, les Compagnies françaises furent tenues de mettre à la disposition des Allemands :

200 machines.

5.000 véhicules.

Puis, la convention de Ferrières, conclue le 11 mars, obligea les Compagnies françaises à fournir le matériel nécessaire au rapatriement des prisonniers français.

Nous estimons qu'au mois de mai dernier le matériel, locomotives et wagons, appartenant à notre compagnie, employé par les Allemands, comprenait environ :

101 locomotives.

7.500 voitures à voyageurs et wagons.

Tout le matériel roulant tombé au pouvoir des armées allemandes devant, aux termes du traité de Francfort, nous être restitué, nous n'avons cessé de réclamer l'exécution de cette clause. Mais la commission chargée d'exploiter nos anciennes lignes d'Alsace-Lorraine, qui détenait la plus grande partie de ce matériel, se trouvait, nous devons le reconnaître, fort empêchée ; en nous rendant nos machines et nos wagons, elle désorganisait complètement ses services ; il fallut, pour régulariser cette situation, consentir à lui louer :

92 locomotives, 100 voitures, 900 wagons.

Cependant, notre compte d'échange réciproque de matériel avec l'Allemagne s'est toujours soldé en notre faveur et nous avons presque constamment, outre les quantités ci-dessus, 5 à 600 véhicules circulant en Allemagne. »

Ibid., p. 25-26.

l'Est par les initiales K. St. B. (*Königliche Staatsbahn*) (1).

Au cours des opérations de la guerre, de nombreuses destructions d'ouvrages d'art furent commises, commandées par les opérations stratégiques (2). Un grand nombre d'autres ouvrages éprouvèrent des dégradations plus ou moins fortes, plusieurs stations furent détruites.

Enfin, lorsque les Allemands s'emparèrent du réseau de la Compagnie de l'Est, ils ne se bornèrent pas à s'en servir pour leurs besoins propres, c'est-à-dire pour le transport de leurs troupes, mais ils l'exploitèrent commercialement en vue des besoins des pays occupés. Ils en usèrent pour le transport des voyageurs et des marchandises, se substituant ainsi à la Compagnie de l'Est, pour laquelle d'ailleurs ils tinrent des comptes et perçurent le prix de ces transports. La

1. M. Würth, député luxembourgeois (Comptes rendus parlementaires luxembourgeois, séance du 3 décembre 1870), cité par Wampach. *La situation internationale des chemins de fer dans le grand-duché de Luxembourg*, p. 14.

2. Cinquante-neuf ouvrages d'art furent détruits : 9 ponts sur la Marne, 4 sur la Seine, 1 sur l'Aube, 3 sur la Moselle, 5 sur la Meuse, 1 sur la Saône, 1 sur l'Ognon, 1 sur le Rhin-Tortu, 6 sur les rivières de la plaine d'Alsace, 4 sur le Chiers 4 grands viaducs, 5 souterrains, 2 ponts à la traversée des fortifications de Paris et de Strasbourg, 13 ouvrages divers. En outre fut partiellement détruit le grand pont sur le Rhin, à Kehl, construit à frais communs par la Compagnie de l'Est et le grand-duché de Bade. Les gares de Strasbourg, Schlestadt, Mourmelon, Peltre, Hettange et Chauvency furent également détruites (Jacqmin, *op. cit.*, p. 318).

commission instituée à Strasbourg pour cette exploitation prit soin de dire à tous les agents de la compagnie et à tout le public avec lequel elle était en relations qu'elle n'était en réalité que le mandataire de la compagnie absente (1). Cette situation singulière avait un précédent dans la guerre de Bohême. Les Prussiens, après s'être emparés de toutes les lignes du nord de l'Autriche, les ont exploitées commercialement aussi bien que militairement, puis la paix faite, ils ont établi leur compte et payé loyalement tout ce qu'ils devaient pour l'exploitation commerciale (2).

Cette situation singulière, mainmise d'un occupant sur une propriété privée, n'avait, semble-t-il, pas encore été étudiée au point de vue doctrinal et pratique. A cette époque, il n'existait encore aucune tentative de codification de droit international outre que les instructions de 1863 pour les armées en campagne des États-Unis d'Amérique, et cette situation particulière des chemins de fer occupés et utilisés par un belligérant n'avait pas été envisagée. L'article 38 seul se rapporte à l'occupation de la propriété privée : « Une propriété privée, si elle n'est pas confisquée pour crimes ou délits commis par le propriétaire, ne peut être saisie que pour les besoins ou l'utilité de l'armée ennemie. »

1. Jacquemin, *op. cit.* — M. de Fourtou à la tribune (Villefort, *Recueil des traités, conventions, lois et décrets relatifs à la paix avec l'Allemagne*, t. III, p. 517). — M. Krantz, (*ibid.*, p. 557).

2. Krantz, *ibid.*

Or, il est indéniable qu'au point de vue purement militaire et stratégique, l'occupation des chemins de fer est de première utilité et à ce titre, on ne peut refuser à l'occupant le droit de commandement qui lui est nécessaire pour mener à bonne fin ses opérations. Mais ce droit absolu pour l'occupant d'utiliser les chemins de fer en tant que moyens de guerre ne semble pas toutefois justifier par voie de conséquence l'exploitation commerciale du réseau par lui, car ainsi le belligérant se substitue au propriétaire de la ligne pour l'administration générale. Les Allemands toutefois firent de cette manière d'agir une application constante, soit dans un but de prudence, soit de simplification afin de ne pas séparer le droit de commandement de l'administration générale, soit par droit du plus fort.

Aujourd'hui il semble que la doctrine a solutionné la question en ce sens. « On ne peut en effet respecter absolument les chemins de fer comme la propriété privée, soit à cause de leur destination publique, même aux mains de particuliers, soit parce qu'ils constituent un matériel de guerre sur lequel l'État occupé peut en cas d'hostilités exercer une action souveraine. Par conséquent l'occupant peut, non seulement s'en servir pour ses opérations militaires, mais encore les exploiter au point de vue commercial (1). »

1. M. Despagnet, *Cours de droit international public*, p. 704.

Depuis la guerre de 1870 cette question a été examinée à plusieurs reprises et des raisons d'utilité paraissent devoir légitimer

Les Allemands usèrent donc de la pratique du séquestre à l'égard de la Compagnie de l'Est. Les pertes qui en résultèrent furent évaluées à 43.850.000 fr.

l'exploitation commerciale par l'occupant. En ce sens la *Déclaration de Bruxelles de 1874*: « Le matériel des chemins de fer..., quoique appartenant à des sociétés ou à des personnes privées sont également des moyens de nature à servir aux opérations de la guerre et qui peuvent ne pas être laissées à la disposition de l'ennemi. Le matériel des chemins de fer... sera restitué et les indemnités réglées à la paix » (art. 6, al. 2) et le *Manuel d'Oxford*: « Les moyens de transport..., quoique appartenant à des sociétés ou à des particuliers, peuvent être saisis par l'occupant, mais ils doivent être restitués si possible et les indemnités réglées à la paix » (art. 55).

M. de Stein étudia à nouveau cette question et publia un avis lors de la session que tint à Bruxelles en 1885 l'Institut de droit International (*Rev. de dr. intern.*, ann. 1885, p. 349 et suiv.). Il sépare nettement le droit de commandement du droit d'administration qu'il refuse à l'occupant au nom du respect absolu de la propriété privée. Il déposa cet avis comme projet à la session de 1887: « L'occupant d'un chemin de fer privé en use librement pour ses transports. Il a le droit de commandement et de disposition pour tous les actes spéciaux de ce service, mais il ne se substitue pas au propriétaire de la ligne pour l'administration générale » (art. 8, al. 2). « L'occupant n'a aucun droit sur la comptabilité ni sur le numéraire si le chemin de fer n'appartient pas à l'État ennemi... » (art. 10) (*Rev. de dr. intern.*, 1887, p. 165).

Mais M. Moynier (*Rev. de dr. intern.*, 1888, p. 36) fit nettement ressortir la difficulté d'application pratique de ces dispositions, alors que l'article 9 de ce même projet donne à l'occupant une sanction à son droit de commandement: le droit de « forcer » la direction et tout le personnel à exécuter ses ordres et celui de « punir » les employés qui auraient refusé de les exécuter.

Calvo a également contesté la légitimité du séquestre, afin d'empêcher l'occupant d'en tirer profit (*le Droit international théorique et pratique*, t. IV, p. 262).

M. Bussati soutient la thèse opposée en signalant la confusion qui existerait entre les attributions de commandement et d'administration. D'autre part, se fondant sur ce principe que dès qu'un des belligérants peut atténuer les effets de la guerre sans préjudice pour lui, il le doit, il insiste sur la nécessité économique de donner à l'occupant le pouvoir d'opérer des transports commerciaux.

par les agents de la compagnie et 37.100.000 par l'inspecteur des Finances chargé de la vérification des comptes de la compagnie (1). La compagnie avait donc à exercer de ce fait une répétition contre l'État allemand qui avait exploité à sa place. Elle avait, en outre, le droit de reprendre l'exploitation commerciale

Les arguments invoqués en faveur de la pratique du séquestre ont sans doute paru suffisamment convaincants à la *Conférence de La Haye de 1899*, car elle légitime la pratique du séquestre. Art. 53. — « Le matériel des chemins de fer..., même appartenant à des sociétés ou à des personnes privées, sont également des moyens de nature à servir aux opérations de la guerre, mais devront être restitués et les indemnités seront réglées à la paix », et la *Conférence de La Haye de 1907* a encore élargi ces dispositions d'une manière plus compréhensive, plus générale. Art. 53. — « Tous les moyens affectés sur terre, mer et dans les airs à la transmission des nouvelles, au transport des personnes ou des choses..., peuvent être saisis, même s'ils appartiennent à des personnes privées, mais ils devront être restitués et les indemnités seront réglées à la paix. »

1. Notre réseau s'est trouvé presque tout entier envahi par les armées allemandes dès le début des opérations militaires. Du mois de septembre 1870 au mois de mars 1871, c'est-à-dire pendant près de sept mois, notre service d'exploitation a été complètement suspendu. Cette interruption de service nous a privé en 1870 d'une recette brute d'au moins 38 millions de francs (R. Cons. d'ad. de la Comp. de l'Est, 1871, p. 7).

A l'époque où l'année dernière la guerre éclatait d'une façon si imprévue, nos recettes présentaient un excédent de 7 millions environ sur la période correspondante de l'année 1869; l'exercice entier s'annonçait donc sous les auspices les plus favorables.

Recettes 1870 :

Ancien réseau.....	44.167.599 fr. 24
Nouveau réseau.....	42.860.991 19
	87.028.590 fr. 43
Recettes 1869.....	116.715.647 fr. 86
Différence.....	
	29.687.057 fr. 43

Si l'on tient compte de l'augmentation déjà réalisée avant la guerre et qui, selon toute apparence, aurait atteint pour l'année

de son réseau français à partir de l'armistice ; or, le séquestre ne fut levé que fin mars. Enfin pour la partie allemande du réseau, elle avait le droit d'en percevoir les produits jusqu'à la date de ratification du traité (1).

Les dommages causés à la compagnie des chemins de fer de l'Est tant pour les destructions que pour les pertes de trafic, le dommage éprouvé par le matériel roulant et l'interruption partielle de la circulation furent ainsi évalués par la Compagnie de l'Est :

Réparation des dommages faits par suite des ordres de l'autorité militaire française....	4.300.000 fr.
Réparation des dommages résultant des faits de guerre.....	3.000.000 fr.
	7.300.000 fr.

entière 8 ou 9 millions environ, on voit que notre perte ne s'élève pas à moins de 38 millions pour l'exercice 1870 (*Ibid.*, p. 22, 23).

Recettes 1871 :

Ancien réseau.....	34.141.033 fr. 25
Nouveau réseau.....	45.924.957 fr. 78
	80.265.991 fr. 03

Les recettes de l'exercice 1869 avaient atteint 116.715.647 fr. 86. Nous constatons l'année dernière que sans la guerre, la recette de 1870 se fût probablement élevée à 125 millions et nous sommes fondés à croire qu'elle eût été en 1871 de 130 millions. La différence entre ce dernier chiffre et la recette indiquée ci-dessus est de :

	50.000.000
Notre perte en 1870 ayant été évaluée à	
	38.000.000
c'est pour les deux années une perte de.....	88.000.000
représentant approximativement une recette nette de 44.000.000.	

(R. Cons. d'ad., de la Comp. de l'Est, 1872, p. 28).

1. May, le *Traité de Francfort*, p. 253 et suiv.

Domages au matériel requis par l'autorité militaire.....	2.700.000 fr.
Remise en état du matériel restant.	5.400.000 fr.
	8.100.000 fr. (1).

et dans l'exposé des motifs du projet de loi présenté par M. Thiers et M. de Fourton à 10.900.000 francs, soit 5.690.000 francs causés par les Français et 6.210.000 francs causés par l'autorité allemande (2).

Mais à ces pertes d'ordre général qu'avaient toutes subies dans une mesure plus ou moins grande les autres compagnies, s'en ajoutaient d'autres d'une nature plus spéciale, d'une étendue beaucoup plus considérable et qui affectaient directement l'avenir de la compagnie et sa prospérité.

1. Rapport du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Est, 1871, p. 13.

2. Séance du 6 janvier 1873. Villefort, *op. cit.*, t. III, p. 463.

§ 3

LES DOMMAGES CAUSÉS PAR LE TRAITÉ DE FRANCFORT

L'intention des Allemands d'annexer la partie du réseau de l'Est située sur le territoire alsacien-lorrain : a) raisons d'ordre politique ; b) d'ordre économique. — Paroles de Bismarck. — Les résistances de la compagnie. — Les négociations à Bruxelles. — Chemins de fer d'État et chemins de fer privés. — Leur sort en cas d'annexion. — La théorie allemande pendant les négociations. — Les négociations de Francfort. — Les propositions allemandes : 90, 100, puis 120, enfin 280 millions. — Demandes de la compagnie, 400 millions : de l'État français, 360. — Fixation du chiffre de 325 millions.

La question des chemins de fer du Luxembourg. — Historique des conventions de la Société Guillaume-Luxembourg avec la Compagnie de l'Est. — Les convoitises allemandes avant la guerre. — L'appui du gouvernement français. — Le grand-duché et l'Allemagne pendant la guerre. — Menaces de Bismarck.

Le traité de Francfort. — L'article 1 § 7 et l'intervention du gouvernement français. — Violation du droit international : atteinte à l'indépendance de deux États neutres.

Les pertes territoriales du traité du 10 mai 1870, article additionnel 1, § 1, 2, 4, 5, 6. — Démembrement de la compagnie et perte du Luxembourg. — Conséquences de ces pertes pour la Compagnie de l'Est.

Les Allemands, en effet, avaient parfaitement compris tout l'intérêt que devait présenter pour eux la possession des chemins de fer français traversant les territoires qu'ils voulaient annexer. Ils étaient guidés par des raisons à la fois d'ordre politique et d'ordre économique. « Ce chemin de fer, placé entre des mains françaises allant au cœur de la France jusque dans les

provinces cédées, apparaissait au gouvernement allemand comme une sorte de chaîne qui devait perpétuellement rattacher à la mère-patrie l'Alsace et la Lorraine... Il redoutait cette propagande que les employés de la compagnie, par un sentiment patriotique, devaient faire au profit de leur nationalité (1). » Il était capital pour les Allemands de s'en emparer afin de hâter l'œuvre de germanisation dans les régions qu'ils arrachaient à la France. Ils s'étaient rendu compte aussi de l'immense importance de ces chemins de fer au point de vue stratégique pour une nouvelle ligne de défense qu'ils se préparaient à créer contre nous. Ils s'étaient rendu compte encore de l'immense influence économique d'un réseau de chemins de fer sur un pays déterminé, et ils avaient admirablement vu le parti qu'ils pourraient tirer au point de vue commercial d'un réseau agrandi selon leurs vues et approprié aux régions particulièrement riches dont ils allaient s'emparer (2).

1. M. de Ventavon à la tribune, Disc. de la loi du 11 juin 1873. — Villefort, *op. cit.*, t. III, p. 525.

2. Dans un rapport lu au mois de mai 1898 à l'Assemblée générale de l'Union des Sciences naturelles de la Prusse rhénane, de la Westphalie et du cercle d'Osnabrück, les gisements de minette (minerai oolithe d'une variété spéciale) existant entre la Moselle et la Meuse étaient cités comme les plus importants de l'Europe. D'après l'auteur du rapport, la richesse des gisements lorrains pouvait être évaluée à 2.500.000.000 de tonnes et pouvait correspondre à une consommation de quatre cent soixante-cinq ans. L'Allemagne recevait du bassin lorrain plus de la moitié des minerais qu'elle employait.

Dès l'annexion, les Allemands s'employèrent à développer d'une

Enfin, ils avaient depuis longtemps étudié tout le parti qu'ils pourraient tirer des chemins de fer luxembourgeois alors exploités par la Compagnie de l'Est et ils avaient vu que le Luxembourg leur ouvrait la

manière considérable le réseau d'Alsace-Lorraine qui, en 1872, possédait 793 kilomètres de chemins de fer en exploitation (*Elsass-Lothringen, Géographie*, p. 62). Sans doute, ce fut chez eux une préoccupation d'ordre stratégique qui domina, mais ils firent également servir les chemins de fer qu'ils créèrent au développement économique des régions annexées. Des travaux considérables furent engagés dès 1871, comprenant :

1° L'exécution des travaux nécessaires pour exploiter le réseau alsacien-lorrain, conformément aux règlements de police en vigueur sur les chemins de fer allemands et la création du matériel roulant d'exploitation ;

2° L'achèvement des voies ferrées entreprises par des compagnies françaises avant 1870 et la construction des voies ferrées concédées avant la guerre et non commencées ;

3° La construction des lignes concédées par le gouvernement allemand depuis l'annexion.

Ces travaux étaient rendus nécessaires :

1° Par le déplacement, de par le fait de l'annexion, de la zone de concentration des armées allemandes : « Dans le cas d'une guerre entre la France, Metz serait le point principal de concentration des armées allemandes... » (Exposé des motifs de la loi de 1872 sur les chemins de fer présentée à la Chambre des députés prussienne). Il fallait donc créer de nouvelles voies et à l'examen de la carte on peut reconnaître facilement que le quadrilatère Metz, Thionville, Sarreguemines, Sarrebourg a été choisi comme région de concentration des forces allemandes dans une guerre éventuelle contre la France ;

2° Par le déplacement de l'orientation des intérêts des provinces annexées. Avant 1870, le réseau était destiné surtout à assurer les relations entre les villes de l'est et les principaux centres du reste de la France ; le besoin de multiplier les communications avec la rive droite du Rhin ne se faisait pas sentir, mais ces préoccupations avaient changé depuis l'annexion et le but de l'administration allemande allait être de relier l'Alsacé-Lorraine avec les principales villes de l'Allemagne ;

3° Enfin les Allemands allaient s'attacher à développer et à perfectionner les communications entre les différents centres de l'Alsace-Lorraine en créant de nouvelles voies ferrées rendues

grande route internationale Anvers-Bâle par Luxembourg et Metz, attirant sur cette ligne élargie selon les besoins d'un transit plus intense, le commerce de l'Angleterre, de la Belgique et de la Hollande vers la Suisse et l'Italie, de la mer du Nord à la Méditerranée. « Ici, encore une fois, nous trouvions des adversaires admi-

indispensables par l'extension des intérêts industriels et commerciaux de la région.

De 1872 à 1895 les Allemands dépensèrent :

pendant les périodes		et les voies ferrées passèrent de :
		763 kilomètres
1872 - 1878	200 millions	à 1107
1878 - 1884	80 »	1287
1884 - 1892	40 »	1441
1892 - 1895	100 »	1609

A partir de 1895 l'ère des grands travaux est terminée. Ils répondent principalement à des préoccupations d'ordre stratégique, tout en rendant de grands services aux régions traversées. Sans doute, de nouvelles lignes ont été créées après 1895, mais elles ne répondent guère qu'à des intérêts commerciaux. (Cf. capitaine Godar, *le Réseau ferré d'Alsace-Lorraine en 1900* [*Revue militaire*, p. 249, 286, 346, 388, 425, 475]).

Le capitaine Godar fait remarquer que les chemins de fer en Alsace-Lorraine ont pris, pour répondre aux nécessités de la concentration, une extension hors de proportion avec les besoins du temps de paix et les nouvelles constructions ont augmenté les charges financières de l'Alsace-Lorraine, obligée de fournir d'importantes subventions. Sans doute, il y a eu d'heureuses surprises comme pour la ligne Thionville-Teterchen, créée dans un but purement militaire (45 kilomètres ayant coûté ensemble 11.875.000 francs, soit 264.000 francs le kilomètre) ou l'appareil Thomas-Gilchrist pour la déphosphoration de la fonte permet d'employer les gisements de minette à tel point que l'excédent du revenu de ce réseau sur les dépenses s'est élevé dès la première année à 70 0/0 du capital. Mais les 83 kil. 5 de Sarreguemines à Mommenheim sont revenus à 532.000 francs le kilomètre à cause de la multiplicité des ouvrages d'art.

« Dès que les voies ferrées, ajoute le capitaine Godar, ne répondent plus qu'aux besoins de temps de guerre, elles deviennent une charge de plus en plus lourde. »

Ibid., p. 450.

ablement préparés et sachant tout le parti qu'ils pourraient tirer de notre défaite (1). »

Aussi, dès le début des négociations, les Allemands s'attachèrent-ils à obtenir la cession du réseau alsacien-lorrain bien que la Compagnie de l'Est fit les plus grands efforts pour conserver la possession des lignes qui se trouvaient en territoire annexé. Une note fut remise à M. Thiers, mais il fut impossible, dans les préliminaires du 26 février 1871, de faire insérer à cet égard une stipulation favorable. De nouvelles tentatives eurent lieu à la date du 4 mars 1871. M. Delebecque, président du Syndicat des chemins de fer, remit à Bismarck une note qui tendait à réclamer pour toutes les compagnies de chemin de fer leur réintégration dans leurs réseaux. Cette note fut suivie d'effet et le 9 mars 1871 la Convention de Ferrières remit toutes les compagnies en possession de leurs lignes à l'exception, pour la Compagnie de l'Est, des lignes comprises dans le territoire annexé (2). Dès ce moment, la compagnie n'eut plus l'espoir de conserver l'intégrité de son réseau. « C'était un besoin pour nous d'acquérir, moyennant une somme fixée, les chemins de fer qui appartiennent en Alsace et en Lorraine à la Compagnie de l'Est française, car il ne serait pas admissible que cette société, restant française

1. May, *op. cit.*, p. 254.

2. M. de Fourtou, (Villefort, *op. cit.*, t. III, p. 510.)

pour la majeure partie de son exploitation et n'ayant guère en Alsace et en Lorraine qu'un quart de ses lignes, conservât la concession dans ces deux pays ; si d'ailleurs nous n'avions pu faire un accord à cet égard, nous aurions été obligés d'exproprier légalement ladite société, et comme, dans ce cas, nous nous serions trouvés en même temps juge et partie, l'estimation de la propriété eût toujours été une question incommode et difficile (1). »

A Bruxelles, les Allemands démasquèrent leurs prétentions. Ils demandaient que les 5 milliards de la contribution fussent payés en numéraire, que la partie des chemins de fer français comprise dans les territoires cédés fût remise à l'Allemagne sans autre condition qu'une indemnité pour les obligataires ; que tous les traités et conventions conclus entre la France et l'Allemagne furent remis en vigueur, etc. M. de Balan reçut l'ordre de déclarer que les projets d'articles proposés par la Prusse ne devaient donner lieu à aucune discussion de principe. C'était une sorte d'ultimatum. Les correspondances échangées entre M. de Fabrice et Jules Favre donnaient à cet ultimatum un caractère fort menaçant (2).

Rien, cependant, ne semblait faire de la mutilation du

1. Discours du prince de Bismarck au Reichstag sur les négociations de Francfort. *Archives diplomatiques*, 1873, t. I, n° 1180, p. 148.

2. Sorel, *Histoire diplomatique du gouvernement de la Défense nationale*, t. I, p. 276.

réseau de l'Est la conséquence du démembrement de notre territoire. Personne privée, aux termes du droit, la Compagnie de l'Est pouvait conserver et exploiter des propriétés en Allemagne au même titre que nombre d'Allemands en possèdent et en exploitent en France. Dans l'industrie des chemins de fer, les exemples sont très fréquents de compagnies qui possèdent des lignes ou des réseaux entiers sur des territoires étrangers et jusqu'à ce jour personne ne s'est plaint que des compagnies françaises vinssent, avec l'argent français, créer et exploiter des voies ferrées en dehors de notre territoire. Elles y ont été maintes fois conviées (1).

Mais les Allemands ne s'embarrassèrent pas pour si peu. Ils imaginèrent, pour soutenir leurs prétentions, une raison juridique fondée sur ce principe que les chemins de fer français devaient, après l'expiration de leurs concessions, faire retour à l'État. Or, l'État allemand était le successeur de l'État français en Alsace-Lorraine; en conséquence, le réseau alsacien-lorrain devenait propriété de l'État allemand par l'effet de l'annexion. « On se trouva donc ici en présence d'une exigence aussi extraordinaire dans son principe que démesurée dans son étendue. La première proposition des Allemands à ce sujet ne tendait à rien moins qu'à scinder purement et simplement à la nouvelle frontière française, la concession des chemins de fer de l'Est et à

1. Cf. M. Krantz, *Journ off.*, 19 avril 1873, p. 2260.

considérer les lignes de cette compagnie établies en Alsace-Lorraine comme une propriété d'État comprise dans la cession territoriale du 26 février. C'est à peine si le gouvernement allemand voulait bien reconnaître qu'il y aurait lieu de tenir compte, et dans une mesure qu'il n'indiquait point, des intérêts des obligataires (1). »

La théorie que les Allemands soutenaient ainsi leur était chère. Sans doute, au début de leur fondation, les chemins de fer avaient été considérés — en Allemagne ainsi que dans les autres pays — comme des entreprises privées purement commerciales (on a pu appeler cette période la période d'individualisme des chemins de fer), mais bientôt on s'aperçut qu'à cette branche d'industrie se joignait un haut intérêt administratif et après 1840 on considéra l'État comme le véritable propriétaire des chemins de fer, les sociétés qui les avaient construits n'ayant que le droit de les exploiter et d'en percevoir les revenus. Comme conséquence, les chemins de fer furent doués d'une personnalité de droit *juristische Person* (2) et la tendance allemande s'orienta nettement vers les chemins de fer d'État.

La doctrine allemande, considérant les chemins de fer d'État comme une propriété de l'État, il fallait les

1. Valfrey, *Histoire du traité de Francfort*, t. I, p. 60.

2. De Stein, *Rev. dr. intern.*, 1885.

annexer purement et simplement et sans indemnité, comme faisant partie du domaine public, pas plus qu'on ne donne d'indemnité à l'État pour annexer ses forêts, ses canaux, etc. (1).

Mais on se trouvait ici en présence de chemins de fer concédés à une compagnie, devant une propriété privée dont il était impossible de s'emparer sans le consentement préalable du propriétaire, en vertu du principe de l'inviolabilité de la propriété privée, car ici deux droits existent tant que la concession n'a pas pris fin. C'est d'abord le droit de jouissance temporaire accordé à l'exploitant, ensuite la nue propriété appartenant à l'État, à laquelle viendra se joindre dans un avenir plus ou moins éloigné la jouissance qui en a été détachée. Or, les États ne pouvant dans leurs accords disposer des propriétés privées sans l'aveu de leurs propriétaires, l'annexant ne peut succéder qu'au droit de nue propriété appartenant à l'État démembré. En principe, le changement de souveraineté ne portera aucune atteinte aux avantages que le cessionnaire tient de ce contrat et comme aucune règle de droit public ne s'y oppose, il pourra continuer son exploitation à la seule condition de se conformer aux lois et règlements

1. En ce sens de Stein, *Projet cité*, art. 5. — « Si à la conclusion de la paix un chemin de fer de l'État se trouve compris dans un territoire cédé, il sera acquis *ipso facto* à l'État qui obtient ce territoire » (*Rev. dr. intern.*, 1887.)

nouveaux (1). Aussi les Allemands avaient-ils imaginé cette thèse en vertu de laquelle les chemins de fer français appartenant à l'État devaient faire retour à l'État, la compagnie n'ayant qu'un droit de jouissance. Ils étaient acquis ainsi sans indemnité par le seul fait de l'annexion comme chemins de fer d'État et nulle indemnité n'était due que celle pouvant résulter d'une perte de jouissance au profit d'une personne privée, usufruitière ou locataire.

Cette prétention des Allemands aboutissait à confisquer 840 kilomètres de voies ferrées dont l'établissement avait coûté à des capitaux privés près de 1.100 millions. Les négociateurs français s'y opposèrent énergiquement. Ils offrirent, comme moyen de règlement, de mettre le paiement de l'indemnité que la Compagnie de l'Est devrait recevoir pour prix des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, à la charge du Trésor français, cette somme devant être déduite de la contribution de guerre, mais ils soutinrent énergiquement le principe même du rachat.

Les négociations sur ce point ne furent pas engagées

1. En ce sens, M. Cabounat, thèse, p. 170.

M. Cabounat ajoute : « Malgré son exactitude théorique, cette solution sera rarement acceptée; outre les difficultés que pourrait créer à un État le fonctionnement sur son sol d'une société dont le siège se trouvera souvent à l'étranger, l'administration des chemins de fer a une trop haute importance pour être confiée à des mains étrangères; l'État annexant subrogé aux droits de son prédécesseur usera donc le plus souvent de la faculté de rachat qui appartient à ce dernier. »

directement entre l'État allemand et la Compagnie de l'Est, mais elles furent au contraire conduites par les représentants de notre gouvernement « qui avait pris en mains la cause de la compagnie, s'était constitué d'office son avocat, son porte-paroles, à Bruxelles d'abord, à Francfort ensuite (1). Pendant les conférences de Bruxelles, les Allemands maintinrent leurs prétentions, soutenant que le réseau d'Alsace-Lorraine devait être compris dans les aliénations stipulées par le traité du 26 février, qu'il n'était même pas besoin, *stricto jure*, d'indemniser les obligataires et ne voulant pas connaître les actionnaires.

Enfin les Allemands finirent par offrir une indemnité de 80 millions, maximum dont ils se refusaient à faire connaître les bases (2). Il semble bien que dans leur esprit cette faible indemnité était destinée à compenser la perte de jouissance.

La discussion fut reprise à Francfort par nos représentants. Ceux-ci sentirent qu'il fallait absolument aboutir à une entente plutôt que de voir porter la question devant un jury d'expropriation allemand ainsi qu'on les en menaçait. Sans doute, il y a des juges à Berlin, mais la question de la nature des chemins de fer en tant que propriété privée eût été discutée et étant donné la doctrine allemande, la Compagnie de

1. May, *op cit.*, p. 260.

2. En ce sens Valfrey, *Histoire du traité de Francfort*, p. 61.

l'Est eût eu de grandes chances d'être frustrée de ces droits (1).

Le 9 mai, à Francfort, M. Pouyer-Quertier fit ressortir que la Compagnie de l'Est était composée d'un ensemble d'intérêts privés que l'on menaçait d'une confiscation sans précédent. M. de Bismarck offrit alors 120 millions. Mais M. Pouyer-Quertier ayant invoqué le coût d'établissement fort élevé des lignes d'Alsace-Lorraine, le chancelier fit faire une estimation par des ingénieurs allemands qui évaluèrent à 290 millions environ le réseau alsacien-lorrain. M. Pouyer-Quertier contesta encore ce chiffre et maintint ses prétentions à 360 millions en invoquant le droit qu'avait la Compagnie de l'Est de faire valoir ses droits devant les tribunaux. Après bien des résistances, on parvint à s'entendre sur le prix de 325 millions (2). « Nous sommes arrivés au chiffre de 330 millions. Ce dernier chiffre a été réduit à 325 millions, parce que, sur le

1. « Croyez-vous donc que nous étions sans inquiétudes, dit M. Pouyer-Quertier, quand nos agents nous informaient que nos plénipotentiaires seraient obligés de discuter ces questions, savoir : les chemins de fer français sont-ils oui ou non une propriété publique ? Est-ce là une propriété privée dans le sens ordinaire du mot ? La solution de ce problème était des plus graves, puisque tout ce qui appartenait au gouvernement français devenait la propriété de l'Allemagne. Il n'y avait lieu à indemnité s'il avait été bien établi que les chemins de fer étaient une propriété publique. »

Pouyer-Quertier, à la tribune, séance du 28 mai 1873. Discussion du projet de loi présenté par M. de Fourtou, ministre des Travaux publics. — Villefort *op cit.*, t. III, p. 541.

2. Cf. Valfrey, *op. cit.*, p. 104.

désir exprimé par la Compagnie de l'Est elle-même, nous avons repris les 5 kilomètres de chemins de fer ainsi que la gare de Bâle situés sur le territoire suisse, terrain sur lequel le gouvernement allemand ne pouvait élever aucune prétention. C'est ainsi que s'est formé le chiffre de 325 millions. » (1)

Le chancelier éleva alors une prétention imprévue relative aux chemins de fer qu'exploitait la Compagnie de l'Est sur le territoire du grand-duché de Luxembourg.

De tous temps le Luxembourg, place stratégique de première importance (2), et lieu de croisement d'importantes voies internationales, avait fait l'objet de convoitises. Le traité de Londres de 1867 lui accorda la neutralité. Ses chemins de fer, cependant fort importants à raison d'une part des contrées avoisinantes et de l'autre à raison de l'aliment de transit qu'il fournit aux lignes avec lesquelles il se trouve en communication, n'avaient cependant pas prospéré. La construction en avait été fort dispendieuse (322.000 francs par kilomètre), et la compagnie concessionnaire avait dû subir des marchés coûteux. Elle ne distribuait aucun dividende à ses actionnaires et bientôt même elle n'eut plus les ressources suffisantes pour lui permettre de continuer

1. Pouyer-Quertier, Villefort, *op. cit.*, t. III, p. 542.

2. Lord Cowley le définit ainsi : « A very strong and important position, wheter fortified or not ». *Dépêche* du 5 mai 1867 citée par Wampach, *la Situation internationale des chemins de fer du grand-duché de Luxembourg*, p. 1.

l'exploitation de son réseau. L'article 22 de son cahier des charges lui permettant de rétrocéder sa concession à une société anonyme, elle substitua à ses droits et obligations, malgré des propositions prussiennes, la Compagnie de l'Est, qui aux termes du traité du 6 juin 1857 devenait fermière de son réseau, ce moyennant une redevance dont le chiffre variait avec les produits de l'exploitation. Cette convention fut approuvée par le gouvernement luxembourgeois le 21 novembre 1865. Dès 1865, l'Allemagne fit des tentatives pour s'emparer de ce réseau. Des pourparlers furent échangés entre le baron de Hirsch et Bismarck (1).

La convention de 1857, entre la Compagnie Royale grand-ducale et la Compagnie de l'Est, produisit de bons résultats (2). Les recettes progressaient de jour en jour, mais malgré cet accroissement, la situation financière de la société luxembourgeois était embarrassée à tel point qu'elle dut émettre, fin 1867, 50.000 nouvelles actions privilégiées.

1. Servais, Autobiographie citée par Wampach, *le Luxembourg neutre (Étude d'histoire diplomatique et de droit international public, p. 345).*

2. Années Recettes totales Produit kilom. Frais d'exploitation

1859	82.269	6.773	
1862	1.591.673	15.462	55 o/o
1865	2.157.042	17.295	55 o/o
1866	2.545.967	20.206	50 o/o
1867	3.219.716	19.100	50 o/o
1869	3.282.986	25.234	forfait
1870	4.463.154	25.900	forfait

Wampach, *op. cit.*

Le baron de Hirsch fit de nouvelles démarches à Berlin. Le président du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Est, M. Drouyn de Lhuys, en fut avisé et en informa le gouvernement français qui, reconnaissant l'importance commerciale politique et militaire du réseau luxembourgeois, insista auprès de la Compagnie de l'Est pour qu'elle s'en chargeât. Il consentait à assimiler le réseau luxembourgeois au nouveau réseau de cette compagnie pour la garantie d'intérêts et le partage des bénéfices. Dans ces conditions, la Compagnie de l'Est conclut avec la Compagnie Royale grand-ducale la convention du 21 janvier 1868, aux termes de laquelle la compagnie française était substituée aux droits et obligations de la compagnie luxembourgeoise dans l'exploitation de son réseau, moyennant une redevance annuelle de 3 millions. Il existait bien dans le cahier des charges luxembourgeois une disposition qui interdisait la cession ou location du réseau national à un État étranger, même indirectement. Or, en garantissant un revenu minimum à la Compagnie de l'Est, en comprenant les lignes luxembourgeoises dans le second réseau, l'État français s'intéressait au moins indirectement à l'exploitation (1). Néanmoins, cette convention

1. La garantie du gouvernement paraît avoir été stipulée dans une clause secrète inconnue au gouvernement luxembourgeois (discours du baron de Blochausen, 28 février 1872). L'article 37 du cahier des charges du 11 juin 1859 qui autorise l'État français à racheter, après l'expiration des quinze premières années de

fut ratifiée en France par la loi du 11 juillet 1868, par l'État luxembourgeois le 13 janvier 1869.

Or, dès le début de la guerre (2), les Allemands cher-

l'exploitation la concession de la Compagnie de l'Est, ne pouvait être inconnu (discours de M. de Scherff, 6 février 1872. Wampach, *op. cit*).

2. Bien avant la guerre, il semble que les Allemands aient cherché d'une manière indirecte à contre-balancer les effets de cette convention de 1868.

Dès 1869, M. Deloye-Tiberghien, banquier à Bruxelles (au nom de la Compagnie des chemins de fer des bassins houillers de Hainaut, dont le président était M. Philippart), écrivait à M. Servais pour lui demander la concession de plusieurs lignes de chemins de fer, notamment d'une ligne traversant le grand-duché, de Bettembourg se dirigeant par Belvaux vers Althus avec embranchement sur Esch. Cette ligne se raccordant aux voies françaises et allemandes était destinée à concurrencer les lignes Guillaume-Luxembourg exploitées par la Compagnie de l'Est et à faire échec à l'influence française.

Dans une lettre du 17 novembre 1869 adressée à M. Servais, M. Deloye-Tiberghien fait valoir les avantages que procureront au grand-duché ces concessions : ce sera un affluent considérable pour le réseau dit Prince-Henri en ce qu'il procurera à la ligne de Bettembourg-Mutzig tout le transport des minerais de Hussigny vers l'Allemagne. (*Arch. dép de Meurthe-et-Moselle*, dossier Longwy à Villempt).

Le même M. Deloye-Tiberghien adressait en même temps au gouvernement français une demande de raccordement du chemin grand-ducal d'Esch-Althus avec la ligne française à Mont Saint-Martin par un embranchement de Pettange à cette dernière localité.

On s'émut en France de cette demande et ce qui prouve bien l'intérêt tout particulier de cette question, c'est que dès le début de 1869, le préfet de la Moselle, sur les ordres qui lui étaient parvenus de Paris, écrivait au vice-consul de France à Luxembourg pour lui demander des renseignements (lettre du vice-consul du 7 juin 1869) et à M. Servais, ministre d'État du Luxembourg, qui lui répondit en ces termes (lettre du 2 janv. 1869) : « Vous avez manifesté le désir d'être informé de tout ce qui a rapport aux chemins de fer à construire dans la partie du grand-duché qui touche aux frontières; françaises, déférant à ce désir, j'ai l'honneur de vous faire savoir que conformément à une convention que je viens de conclure avec la compagnie des bassins houillers du Hainaut, les lignes suivantes ont été concédées : 1° une ligne de Bettembourg

chèrent noise au Luxembourg dont la situation était fort périlleuse, c'était, selon l'expression pittoresque de M. Wampach, celle « de l'agneau sans défense qui se trouve égaré au milieu des loups ». Le chancelier, qui n'oubliait rien, allait chercher une revanche de son échec de 1867 et, tous les prétextes lui étant bons, allait essayer, d'imposer son hégémonie au Luxembourg. Les sympathies populaires allaient à la France. C'en était assez pour exciter l'irritabilité du chancelier. Dans sa *Dépêche* du 3 décembre 1870, il reprocha au gouvernement grand-ducal l'hostilité que le peuple luxembour-

se dirigeant par Belvaux vers Althus avec embranchement sur Esch sur l'Alzette; 2° une ligne de Bettembourg sur Remich; 3° une ligne de Remich à Octrange et 4° une ligne d'Ettelbruck ou de Colmar vers Pétange ou Lamadelaine de la frontière française par la vallée de l'Attert et Bettingen. La convention intervenue doit être soumise au pouvoir législatif. »

La Compagnie de l'Est substituée à la Compagnie Guillaume-Luxembourg intenta un procès contre l'État du grand-duché de Luxembourg (procès qu'elle gagna d'ailleurs). M. de Cussy, dans une lettre du 26 avril 1870, écrivit à M. Servais que la Compagnie Guillaume-Luxembourg contestait à la Société Prince-Henri la concession Esch à Mont Saint-Martin « d'autant plus qu'aux termes de l'article 11 de la convention passée le 11 juillet 1868 avec la Compagnie de l'Est, les recettes et les dépenses du chemin de fer Guillaume-Luxembourg sont portées aux comptes annuels de l'exploitation du nouveau réseau et peuvent être l'objet de la garantie d'intérêts de l'État ».

Le gouvernement français, en même temps que la Compagnie de l'Est intentait ce procès, refusa à M. Deloge-Tiberghien l'autorisation de prolonger en France la ligne d'Esch vers Longwy. M. Servais en fut informé par dépêche du gouvernement français du 2 mai 1870.

Sur ces entrefaites éclata la guerre.

(Archives départementales de Meurthe-et-Moselle, dossier Longwy à Villerupt).

geois manifestait à l'encontre de l'Allemagne (1). Il reprocha en outre les violations de neutralité auquel le territoire luxembourgeois aurait servi de théâtre (2). Il formule dans sa dépêche du 3 décembre 1870 des accusations graves et précises ; il accuse « le vice-consul français, baron de Cussy, d'avoir organisé dans la gare même du chemin de fer un bureau complet chargé de pourvoir les évadés de ressources et de papiers pour les aider à continuer leur voyage vers la France, dans le but de reprendre du service dans l'armée du Nord ». En outre un fait juridiquement répréhensible s'était produit : le ravitaillement de la forteresse de Thionville (3) dans la nuit du 24 au 25 septembre

1. Wampach, *op. cit.*, p. 281

2. *Ibid.*, p. 288.

3. La forteresse de Thionville, cernée par les troupes allemandes fut ravitaillée par des trains de vivres venus de Belgique et expédiés de la gare de Luxembourg. Deux ingénieurs de l'Est avaient exécuté ce hardi coup de main. Les agents de la douane, placés sous la surveillance de fonctionnaires allemands appartenant à la direction des chemins de fer de Sarrebruck, chargés à la gare de Luxembourg du service de la ligne de la Moselle, visitèrent consciencieusement les wagons qui contenaient du riz, du sucre, de la farine, des grains, de l'avoine. D'après les livres de la Compagnie de l'Est, les trains d'approvisionnements devaient être expédiés vers une localité de Bavière. Pour pénétrer dans la forteresse, on fit réparer la voie endommagée par des ouvriers spécialement amenés à cet effet.

L'enquête n'établit aucune connivence du gouvernement luxembourgeois. Le cabinet luxembourgeois ignore ces faits. On ne pouvait donc les lui reprocher. Le gouvernement grand-ducal était-il coupable d'avoir abandonné l'exploitation de ses voies errées à une compagnie étrangère ? Nulle règle de droit ne l'obligeait à refuser un consentement à des conventions que des considérations économiques, financières et politiques le forçaient à donner (Wampach, *op. cit.*, p. 11).

1870. Bismarck, après avoir protesté le 4 octobre; demanda dans sa dépêche du 4 décembre 1870 des dommages pécuniaires.

D'autre part, la presse allemande renchérissait sur les accusations de Bismarck, reprochant au gouvernement luxembourgeois d'avoir pris ouvertement parti pour la France (1). « Un article de *la Gazette de la Croix* reproduit par *le Moniteur officiel* du gouvernement général de Reims le 31 décembre 1870, s'élève contre le privilège accordé à la compagnie française et le représente comme portant atteinte à l'indépendance du grand-duché. La pensée qu'à l'Allemagne de se substituer à nous dans l'exploitation des lignes luxembourgeoises se révèle également dans une note du *Moniteur officiel* du gouvernement général de Lorraine du 14 février 1871 » (2).

Le prétexte était trouvé. Poursuivant sa tâche, le chancelier, procédant par intimidation, allait tenter de s'emparer des lignes luxembourgeoises qu'il convoitait depuis si longtemps en essayant de se substituer à la Compagnie de l'Est. Bismarck refusa de recevoir à Versailles le représentant du Luxembourg à Berlin. Le prince Henri demanda immédiatement l'appui du tsar, puis le ministre luxembourgeois Ser-

1. Wampach, *op. cit.*, p. 291.

2. May, *op. cit.*, p. 258, note 2.

vais répondit à la note du 3 décembre dans une forme modérée.

L'incident semblait réglé quand, le 12 janvier 1871, une nouvelle note de Bismarck arriva au Luxembourg. Un plénipotentiaire prussien, M. d'Ernhausen, la suivit de près, qui demanda entre autres choses « la cession à l'Allemagne de l'exploitation de ses chemins de fer, l'administration de ses télégraphes et le paiement d'une indemnité de 2 millions de thalers » (1).

M. Servais, dans sa réponse, promit d'intenter un procès à la compagnie en vue de résilier le bail de cette société (2), mais cette poursuite judiciaire était exposée à un échec certain ; les juges auraient certainement admis l'exception de force majeure. Par contre, il refusa d'abandonner à l'Allemagne l'exploitation de ses chemins de fer et l'administration de ses télégraphes (3).

Dans une dépêche du 9 mars 1871 adressée à M. de Blochausen, M. Servais estimait que la Compagnie de l'Est pouvait être amenée à renoncer à son exploitation soit volontairement, soit par suite des stipulations du traité de paix. Bismarck renonça alors à la demande d'indemnité qu'il voulait imposer au Luxembourg, espérant la substitution de l'État allemand à la

1. Wampach, *op. cit.*, p. 300.

2. Wampach, *op. cit.*, p. 11. *La situation internationale des chemins de fer du grand-duché de Luxembourg.*

3. Wampach, *op. cit.*, p. 301.

Compagnie de l'Est dans l'exploitation des chemins de fer luxembourgeois (1). Depuis la convention du 6 août 1861, la compagnie propriétaire avait abandonné l'exploitation de la ligne du Luxembourg-Wasserbillig à la direction prussienne des chemins de fer de Sarrebruck. Il pensa alors à utiliser l'intervention de l'État français.

A Francfort, Bismarck prétendit qu'en attribuant une indemnité aussi élevée au rachat des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, l'Allemagne avait entendu s'en servir pour attirer un grand transit international sur la rive gauche du Rhin et établir, en dehors de la France, des communications directes entre l'Angleterre, la Belgique, la Suisse et l'Italie sur les territoires cédés. Or, il voulait évidemment dire par là que son intention était de s'emparer du nœud de jonction de ces grandes voies : du réseau luxembourgeois. D'un autre côté, une situation nouvelle était créée par les stipulations du traité qui échangeaient le territoire de Belfort contre une portion de territoires situés à l'ouest de Thionville, diminuant ainsi nos points de contact avec le Luxembourg. En conséquence, le gouvernement français devait s'engager à ne concéder à la Compagnie de l'Est aucune ligne nouvelle destinée à rétablir la continuité de son réseau avec le chemin du Luxembourg et par

1. *Ibid.*, p. 304.

conséquent à ramener sur notre territoire une partie du transit que l'Allemagne entendait garder pour elle seule (1).

Or, si l'on pouvait obliger la compagnie à céder ses concessions en France, on ne pouvait lui demander de disposer de ce qu'elle possédait sur un territoire qui n'appartenait à aucun des belligérants. « Bismarck fit signer à Jules Favre et à Pouyer-Questier une stipulation dans laquelle le gouvernement français se reconnaissait des droits qu'il n'avait pas et qu'il allait être tenu d'exercer sous la pression d'un cas de force majeure, vis-à-vis d'une compagnie et de deux gouvernements étrangers non consultés » (2).

Cette stipulation, contenue dans le paragraphe 7 des articles additionnels au traité de Francfort, était ainsi conçue :

« Vu que la situation qui a servi de base à la convention conclue entre la Compagnie des chemins de fer de l'Est et la Société Royale grand-ducale du chemin de fer Guillaume-Luxembourg, en date du 6 juin 1857 et du 21 janvier 1868, et celle conclue entre le gouvernement du grand-duché de Luxembourg et les sociétés des chemins de fer Guillaume-Luxembourg et l'Est français, en date du 5 décembre 1868, a été modifiée essen-

1. Valfrey, *op. cit.*, t. I, p. 106 à 113.

2. *Ibid.*, p. 107.

tiellement, de manière qu'elles ne sont applicables à l'état des choses créé par les stipulations contenues dans le paragraphe premier, le gouvernement allemand se déclare prêt à se substituer aux droits et charges résultant de ces conventions pour la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

» Pour le cas où le gouvernement français serait subrogé, soit par le rachat de la Compagnie de l'Est, soit par une entente spéciale, aux droits acquis par cette société, en vertu des conventions sus indiquées, il s'engage à céder gratuitement, dans un délai de six semaines, ses droits au gouvernement allemand.

» Pour le cas où ladite subrogation ne s'effectuerait pas, le gouvernement français n'accordera de concession pour les lignes de chemins de fer appartenant à la Compagnie de l'Est et situées dans le territoire français que sous la condition expresse que le concessionnaire n'exploite point les lignes de chemins de fer situées dans le grand-duché de Luxembourg. »

Or, Jules Favre pensait s'engager seulement à n'accorder à la Compagnie de l'Est aucune nouvelle concession destinée à rétablir la continuité du réseau français avec les chemins de fer luxembourgeois, mais par ces dispositions ambiguës, le gouverneur français s'engageait en réalité à céder aux Allemands ce qui ne lui appartenait pas et à faire acte de souveraineté vis-à-vis

de deux États étrangers (1), faute de quoi il devait refuser à la Compagnie de l'Est la possibilité et les moyens de reconstituer son réseau mutilé.

Peut-être nos négociateurs ne se rendirent-ils pas compte de toute la gravité de la question (2), tant au point de vue du droit international que des pertes que cette dernière concession de leur part était susceptible d'entraîner. Ils auraient pu de ce chef demander une indemnité spéciale (3). Ou peut-être, pressés d'en finir, ne virent-ils pas tout le parti que l'Allemagne pouvait en tirer au point de vue politique et commercial (4).

1. Parmi les 225 kilomètres sur lesquels avait porté l'accord du 21 janvier 1868, 55 étaient en territoire belge. L'Allemagne était ainsi autorisée par le gouvernement français à exploiter des chemins de fer en Belgique.

2. En ce sens Valfrey. Mais cette opinion semble peu probable, car nos négociateurs étaient assistés des représentants de la compagnie. En ce sens May, *op. cit.*, p. 262.

3. Évaluée à 30 millions par Valfrey (*op. cit.*) et à 33 par l'inspecteur des Finances chargé d'examiner les comptes de la compagnie dans son rapport.

4. On a aussi accusé nos négociateurs d'ignorance. Il est en tous cas plus que probable qu'ils connaissaient mal l'importance du Guillaume-Luxembourg, ainsi que l'établit le langage de Pouyer Quertier à la tribune, lors de la discussion de la loi du 17 juin 1873 : « Cette question fut traitée le même jour, 10 mai 1871, à Francfort. Je craignais, comme M. de Goulard, de voir nous échapper les 325 millions. D'après les renseignements obtenus sur cette question, nous étions convaincus *qu'elle n'était pas assez grave* pour nous faire retarder la signature de la convention et l'indemnité afférente à ces lignes fut comprise dans les mêmes 325 millions et dans la même convention additionnelle.

« En effet, la Compagnie Guillaume-Luxembourg a son réseau situé à l'étranger. C'est par faveur qu'on a permis à la Compagnie de l'Est de confondre les comptes du réseau Guillaume-Luxembourg avec les siens propres. Il ne faut pas prendre la responsa-

Le 10 mai, à 2 heures, le traité fut signé dans un salon de l'hôtel du Cygne. M. J. Favre venait de recevoir un télégramme de Versailles transmettant aux négociateurs français « l'approbation entière du président du conseil » (1).

Aux termes des articles additionnels de ce traité, la Compagnie de l'Est devait consentir à l'abandon des concessions des chemins de fer exploités, en construction ou à construire par elle et situés en territoire annexé à l'Allemagne (art. 1 § 1 et 2 art. add.), concessions mesurant ensemble une longueur de 840 kilomètres. Les territoires annexés comprenaient 464 kilomètres d'ancien réseau, 279 kilomètres de nouveau réseau en exploitation, 97 kilomètres de nouveau réseau à construire. La compagnie perdait ainsi 464 kilomètres sur 973 kilomètres, c'est-à-dire près de la moitié (46 0/0) de l'ancien réseau qui, par le développement de son trafic devait, dans un avenir prochain, couvrir toutes

bilité d'une opération financière ou industrielle que la compagnie croyait bonne.

» Néanmoins l'indemnité fut comprise dans les 325 millions..., ce n'était pas à Francfort que nous pouvions établir exactement le chiffre de cette indemnité. Du reste nous l'avons toujours considérée comme d'une importance très minime et nous avons pensé qu'il n'y avait pas lieu de traiter cette question en dehors des 325 millions. » (Villefort, *op. cit.*, t. III, p. 551.)

1. Sorel, *op. cit.*, t. I, p. 308.

les insuffisances du nouveau réseau (1). Elle devait accepter la subrogation du gouvernement français à ses droits et obligations sur les lignes exploitées par elle pour le compte de la Compagnie Guillaume-Luxembourg aux termes des conventions des 6 juin 1857 et 21 janvier 1868, cette subrogation devant être cédée au gouvernement allemand (art. add., art. 1 § 7). Enfin la concession de 55 kilomètres de chemins de fer à construire en territoire français devenait inutile du fait de l'annexion.

ANCIEN RÉSEAU	
I. Partie de la ligne Paris-Strasbourg et Kehl.....	101
Longueur fictive de Kehl.....	5
Partie de la ligne de Frouard à Forbach.....	90
Vendenheim-Wissembourg.....	57
Metz à Thionville et à la frontière.....	46
Strasbourg à la frontière suisse et Wesserling..	163
	464
NOUVEAU RÉSEAU	
Partie de la ligne Paris-Mulhouse.....	35
— Mézières à Thionville.....	17
Dreuze-Avricourt.....	22
Strasbourg à Barr, Mutzig et Wasselonne.....	49
Sainte-Marie à Schelestadt.....	21
Thionville à Niederbronn.....	94
Niederbronn à Haguenau.....	21
Belfort à Guebwiller.....	19
Sarreguemines à la frontière.....	1
	279
A CONSTRUIRE	
Partie de la ligne de Thionville à Niederbronn...	59
— Belfort à Guebwiller.....	12
— Reims à Metz.....	13
— Remiremont à la ligne de Mulhouse.....	13
	97
Au total.....	940 kil.

Le gouvernement allemand accordait au gouvernement français une indemnité globale de 325 millions défalquée de l'indemnité de guerre (art. add., art. 1 § 6), à charge par lui d'obtenir la cession des réseaux français et luxembourgeois, la renonciation de la compagnie à toute répétition, à raison soit de la cession des matériaux, combustibles, approvisionnements de tous genres, mobilier des gares et outillage des ateliers (art. add., art. 1 § 2-2° et 3°), soit des pertes éprouvées par suite du séquestre de son réseau (art. add., art. 1 § 5), soit de dommages causés aux chemins de fer par ordre de l'autorité allemande ou de toutes autres pertes. Le gouvernement français s'engageait, en outre, à libérer les chemins de fer cédés de tous les droits que des tiers pourraient faire valoir, notamment des droits des obligataires et à se substituer au gouvernement allemand relativement aux réclamations qui pourraient être élevées vis-à-vis du gouvernement allemand par les créanciers desdits chemins de fer (art. add. art. 1 § 4).

C'était le démembrement de la compagnie obligée d'abandonner ainsi les lignes les plus productives de son réseau. En capitalisant à 5 0/0 le produit net des lignes en exploitation et en introduisant les lignes en construction pour leur coût réel, on arrivait au chiffre de 325.864.516 proposé par la compagnie et au chiffre de 312.950.695,58 établi par l'inspecteur général des

ponts et chaussées chargé d'examiner les comptes fournis par la compagnie (1). Et ces chiffres ne comportaient que la perte brute, sans tenir compte des éléments d'augmentation des recettes qui progressaient cependant ainsi que nous l'avons établi.

Ces lignes étaient les plus productives du réseau (2). Le revenu réservé sur les lignes écourtées était de 29.000 francs. En examinant leur produit kilométrique brut d'où il y avait lieu de retrancher 25.000 francs de frais d'exploitation, on constatait que la compagnie perdait sur la ligne de Paris à Strasbourg 107 kilomètres sur 519 rapportant 79.000 francs brut par an et par kilomètre; sur la ligne de Frouard à Forbach,

1. Rapport Krantz, Villefort, t. III, *op. cit.*

2. Nous croyons utile de signaler ici les industries situées en territoire annexé qui furent perdues par la France. Elles constituaient pour la Compagnie de l'Est un élément de transit des plus importants :

Les forges de la Moselle annexée ont produit 208.000 tonnes de fonte et 135.000 tonnes de fer en 1869, c'est-à-dire le septième de toute la production française. L'Alsace possédait 1.600.000 broches de filature et 15.000 métiers à tisser, sur 6.800.000 broches de filature et 35.000 métiers qui existent dans la France entière. Les salines de la Seille produisaient 24.000 tonnes de sel raffiné, c'est-à-dire le quart de toute la fabrication de la Meurthe. Les brasseries de Strasbourg, la cristallerie de Saint-Louis, les faïences de Sarreguemines, les fabriques de produits chimiques de Dieuze, de Bouxwiller et de Thann, les ateliers mécaniques de Graffenstaden, d'André Kœchlin et tant d'autres usines qui faisaient notre richesse et notre honneur, ont, par leur brusque séparation du marché français, laissé un vide que notre département, tout brisé qu'il est, est appelé à combler dans une mesure considérable (Varroy, *État de la question des voies de communication dans l'ancien département de la Meurthe*, p. 11, note 1).

90 kilomètres sur 122 rapportant 60.000 francs ; Vendenheim à Strasbourg, 67 kilomètres rapportant 22.000 francs (ici l'exploitation, il est vrai, était en déficit) ; la ligne de Metz à Thionville, 40.000 francs, la ligne de Strasbourg à Bâle, 62.000 francs.

Il y avait perte de jouissance pendant quatre-vingt-trois ans de ces parties sur lesquelles la compagnie pouvait compter pour commencer le remboursement des avances qu'elle devait à l'État, et le traité créait une fâcheuse disproportion entre les lignes de l'ancien réseau réduit de près de moitié et du nouveau réseau (dont les charges allaient être sans doute augmentées par la création de nouvelles lignes). La compagnie tout en étant privée des parties le plus rémunératrices de son réseau devait conserver celles dont l'exploitation était la moins productive.

Avec le réseau luxembourgeois, la compagnie perdait le fruit des nombreux efforts qu'elle avait faits pour se ménager le trafic international de la Belgique et de la Hollande vers la Suisse. C'est en pure perte qu'elle avait fait de grands sacrifices et des dépenses telles que réfection des voies, augmentation du matériel roulant (1), création de doubles voies.

Elle éprouvait de ce fait des dommages directs résul-

1. Encore en 1871 le rapport du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Est porte 1.527.432 francs pour l'augmentation du matériel roulant relatif à l'exercice 1871 (p. 16). Le rapport de 1872 inscrit encore 470.863 francs de dépenses à ce chapitre (p. 13).

tant de son éviction et indirects pour la perte de trafic considérable que le réseau luxembourgeois devait amener sur son propre réseau.

En calculant tous ces dommages, l'exploitation de ce réseau pendant les quarante-deux ans restant à courir aurait produit un bénéfice de 40 à 50 millions. Le rapporteur de la commission des chemins de fer l'a évalué à 51 millions (1).

Les dommages directs étaient considérables, car ainsi que l'ont montré depuis les événements, le coefficient kilométrique d'exploitation des lignes luxembourgeoises n'a cessé de croître. En 1869 les recettes kilométriques sont de 24.850 fr. 22, en 1870 de 24.217 fr. 61, en 1871 de 25.260 fr. 15 (2). L'exercice 1872 du 1^{er} janvier au 16 septembre accuse 5.279.692 fr. 63 de recettes, ce qui correspond à un revenu kilométrique de 30.133 fr. 30 (3). « Un tel accroissement, dit le même rapport de la Compagnie, 20 0/0 d'un exercice à l'autre justifie une dernière fois les considérations que nous avons déjà présentées sur les bénéfices que nous assurait l'exploitation et rend plus amers encore les regrets que nous éprouvons de cette perte si imprévue pour nous (4). »

1. M. de Fourtou à la tribune. — Villefort, *op. cit.*, t. III, p. 516.

2. Rapport du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Est, 1871.

3. *Ibid.*, 1871.

4. *Ibid.*, p. 21.

Indirectement, la compagnie perdait le trafic si important qui profitait à son réseau : « Le rachat partiel et forcé des sections extrêmes de notre réseau nous enlève toutes nos têtes de lignes, nous prive de toutes nos communications avec la Suisse et les divers chemins étrangers qui depuis si longtemps alimentent notre exploitation ; nos lignes tronquées à la limite de la nouvelle frontière ne se relieut plus entre elles ; enfin, l'abandon du réseau Guillaume-Luxembourg qui nous est imposé, entraîne la rupture des relations que nous avons établies, au prix de tant d'efforts, avec la Belgique et la Hollande (4). »

De nouvelles lignes étaient nécessaires pour rétablir d'une part le courant international interrompu, d'autre part pour relier entre elles les sections mutilées. C'étaient de nouvelles dépenses très considérables à faire, de nouvelles lignes à créer, destinées à rester improductives pendant une période plus ou moins longue jusqu'au moment où le transit international se serait accoutumé à les emprunter.

Par voie de conséquence, les subventions accordées par l'État pour la construction de voies situées en territoire annexé devenaient inutiles : la subvention de 10.510.000 francs accordée à la Compagnie de l'Est par la convention du 1^{er} mai 1863 pour la création de la ligne

1. *Ibid.*, 1871, p. 47.

de Niederbronn à Thionville, celle de 2.520.000 francs accordée par la même convention pour la création de la ligne de Belfort à Guebwiller et celle de 15 millions accordée par la convention du 11 juillet 1868 à la compagnie pour la construction de la ligne de Remiremont à Mulhouse, soit au total 27.310.000 francs pour 137 kilomètres à construire.

Les sommes dues pour subventions par des particuliers ou corporations étaient également abandonnées ; les lignes faisant l'objet de ces prestations étant situées en territoire annexé. C'était là une perte de 173.540 fr.

En outre, la compagnie possédait sur les territoires cédés les gares terminus de Thionville, Metz et Strasbourg, et les ateliers de grosses réparations de Montigny et de Mulhouse, utiles à tout le réseau. Elle s'en trouvait désormais privée. Ces gares et ateliers situés sur le territoire annexé avaient occasionné une dépense de 22.785.000 francs. La compagnie allait être obligée de rétablir de nouvelles gares terminus et de nouveaux ateliers sur son réseau français, pour les besoins de son exploitation générale ; d'où pour elle une nouvelle dépense évaluée à 14.000.000 francs.

Le traité de Francfort (art. add. § 2) comprenait dans les valeurs qu'il enlevait à la compagnie le matériel, le combustible, l'outillage des gares et ateliers, tous objets qui, aux termes de l'article 36 du cahier des charges devaient être rachetés par l'État à la com-

pagnie à l'expiration de sa concession, soit une perte estimée à 9.295.000 francs.

Enfin, le même traité modifiait la situation de la compagnie vis-à-vis de ses obligataires.

Le gouvernement allemand avait en effet acquis les chemins de fer situés en territoire alsacien-lorrain francs de dettes (§ 5) et la charge de la compagnie allait s'accroître de toute la portion de dettes afférente audit réseau.

REPRISE DU SERVICE. — CESSIION DU RÉSEAU LUXEMBOURGEOIS

Reprise de service sur le réseau de la compagnie. — Renonciation par la compagnie de l'Est à l'exploitation du réseau luxembourgeois. — Efforts du gouvernement luxembourgeois pour échapper à la mainmise allemande. — Leur inutilité. — Pression exercée par les Allemands. — Traité du 11 juin 1872 et substitution de la commission administrative des chemins de fer alsaciens-lorrains (direction de Strasbourg) à la Compagnie de l'Est. — L'attitude des puissances signataires du traité de Londres. — Situation des lignes du grand-duché en 1900.

A la fin de l'année 1870, presque tout le réseau de la Compagnie de l'Est était occupé par les Allemands. A mesure que ceux-ci avaient poursuivi leur marche sur Paris, ils s'étaient emparés du réseau pour le faire servir à leurs propres besoins ; l'exploitation s'arrêtait le 8 août à Strasbourg, le 11 à Bar-le-Duc, le 15 à Blesmes, le 19 à Châlons, le 24 à Épernay, le 4 septembre à Meaux, le 8 à Lugny et le 12 la compagnie ne pouvait plus franchir l'enceinte de Paris. A la fin de l'année, à l'exception des lignes luxembourgeoises et Belges, de la section de Bâle à Mulhouse, et de la section de Givet à Nouzon, toutes les lignes étaient administrées par des commissions allemandes.

Le 27 janvier 1871, une convention signée à Versailles accorda au gouvernement français la co-exploi-

tation des lignes Paris-Dieppe, Paris-Vierzon, Paris-Nevers par Moret, pouvant concourir au ravitaillement de Paris, mais la Compagnie de l'Est, desservant une contrée ravagée par la guerre et dépourvue de ressources alimentaires, ne pouvait songer à obtenir une co-exploitation du même genre.

La Convention de Ferrières du 9 mars 1871 permit aux compagnies françaises de reprendre l'exploitation des portions de leurs réseaux comprises dans les territoires occupés temporairement par les armées allemandes. Les détails devaient être réglés par des conventions particulières. La compagnie en conclut successivement six avec les commissions allemandes, rentrant du 17 au 24 mars 1871 en possession de la presque totalité des parties de son réseau situées en dehors des territoires cédés à l'Allemagne.

Mais cette Convention de Ferrières stipulait pendant l'occupation, que le gouvernement allemand aurait sur les lignes françaises les droits qu'il possédait en Allemagne sur ces propres chemins, c'est-à-dire le droit d'obtenir « avant toute chose et par priorité » satisfaction aux besoins de l'armée allemande (1).

Cette situation prit fin avec l'évacuation des départements occupés de la Seine, de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne, et l'Oise, de l'Aube et de la Haute-Saône, mais la compagnie ne retrouva la libre disposition de

1. Rapp. du Cons. d'adm. de la Compagnie de l'Est, 1872, p. 20-21-22.

son réseau que dans le cours de l'année 1873 après l'évacuation des Ardennes, de la Marne, de la Haute-Marne, de la Meuse, de la Meurthe-et-Moselle et des Vosges.

Quant aux sections situées en territoire annexé, nous avons vu que tous les efforts de la compagnie, pour les conserver, n'avaient pas abouti. La seule réponse qui fut faite à la compagnie c'est « qu'elles, continueraient à être administrées et exploitées par les autorités allemandes (1) sans porter atteinte aux droits réservés par l'article 5 des préliminaires de paix ». Or, cet article 5 visait les intérêts des habitants des territoires cédés en tout ce qui concerne leur commerce et le droit civil.

Le traité de Francfort contenait le règlement d'une partie des dommages éprouvés par la Compagnie de l'Est. La compagnie s'inclina devant le fait accompli, se réservant de discuter ses droits avec le gouvernement français.

Le paragraphe 7 de l'article premier additionnel au traité de Francfort ne permettait plus à la compagnie de conserver l'exploitation des chemins de fer luxembourgeois. La compagnie exploitait avant le traité une

1. Jusqu'à la fin de 1871, ces chemins d'Alsace-Lorraine furent administrés par la commission militaire instituée à Wissembourg en août 1870 et transportée à Strasbourg fin septembre 1870. Cette commission fut remplacée le 1^{er} juin 1872, par la direction générale impériale des chemins de fer en Alsace-Lorraine (*Revue milit.*, cap. Godar, p. 356).

ligne principale allant du sud au nord et un autre d'ouest en est, allant de Trèves à Arlon, ainsi que des embranchements desservant des gisements miniers « dont l'importance ne peut être comparée qu'à celle de l'Angleterre et du pays de Galles » (1), soit au total 237 kilomètres.

Le 27 juin 1871, la compagnie, estimant « qu'en présence du paragraphe 7 de l'article premier du traité de Francfort, elle ne pouvait que renoncer à l'exploitation des lignes du Luxembourg, sauf à réclamer auprès du gouvernement français les compensations qui lui seraient dues » adressa au ministre des Travaux publics une lettre dans laquelle elle renonçait officiellement à l'exploitation des lignes luxembourgeoises, exprimant l'espoir « que la perte de cette exploitation serait pour elle l'objet de compensations équitables ».

Néanmoins elle n'abandonne pas immédiatement l'exploitation des lignes du grand-duché, se retirant avec son personnel et son matériel roulant, car son brusque départ aurait pu troubler les relations commerciales du Luxembourg. Elle attendit la notification du gouvernement allemand qui s'était, aux termes du traité de Francfort, déclaré prêt à se substituer aux droits de charges de la Compagnie de l'Est et jus-

1. Projet de loi de Fourtou. Exposé des motifs (Villefort, t. III, *op. cit.*).

qu'à ce qu'il eût repris le service, elle continua à exploiter pour son compte les lignes du Luxembourg (1).

Le même jour, 27 juin 1871, la Compagnie de l'Est fit savoir au ministre d'État du Luxembourg qu'elle avait renoncé officiellement à l'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg. M. Servais, ministre d'État luxembourgeois, lui ayant demandé si cette renonciation était pure et simple ou si elle impliquait une cession au sens juridique du mot, elle répondit que « le traité de Francfort stipulant la renonciation par la Compagnie de l'Est à l'exploitation des lignes du grand-duché, elle avait dû se conformer aux clauses de ce traité » (2).

La Compagnie Guillaume-Luxembourg n'avait même pas été consultée. Le 19 août 1871 elle fit entendre des protestations: « La société ne reconnaît pas à la Compagnie de l'Est le droit de rompre des conventions qui ont encore quarante et un ans de durée; c'est ce langage qu'elle a tenu au gouvernement français en indiquant que la rupture ne pourrait dans aucun cas s'accomplir sans une entente avec nous. » Or cette société pouvait bien perdre ses droits, soit par renonciation, soit par cession à un tiers, mais il fallait en tout cas son adhésion. On ne s'en préoccupa même pas

1. Rapport du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Est, 1872, p. 24.

2. Wampach, *op. cit.*, p. 349.

et pas plus qu'on n'y avait pensé à Francfort, la Compagnie de l'Est ne songea à faire intervenir la société concessionnaire lors de sa renonciation.

Une lettre du 44 juillet 1871 nous apprend qu'il n'y eût de la part de la Compagnie de l'Est aucune entente avec le gouvernement français au sujet de cette renonciation et que la compagnie n'a pu que s'incliner devant le fait accompli.

D'après une dépêche du 18 juillet 1871 du ministre français à La Haye : « La Compagnie de l'Est a déclaré se désintéresser entre les mains du gouvernement français des droits et charges résultant pour elle des conventions qui lui concédaient l'exploitation des lignes situées dans le Luxembourg.

» Le ministre des Affaires étrangères a fait savoir au chargé d'affaires d'Allemagne à Paris qu'il était prêt à transporter gratuitement au gouvernement allemand les droits de la Compagnie de l'Est à l'exploitation des chemins de fer luxembourgeois, tels que ces droits se comportent et résultent des contrats, à la charge par le gouvernement allemand, en les faisant valoir à ses risques et périls, de s'entendre pour leur exercice avec le grand-duché de Luxembourg, la Belgique et la Compagnie Guillaume-Luxembourg.

» En portant ces faits à la connaissance de Votre Excellence, je me permets de lui faire remarquer que le gouvernement français a expressément réservé les

droits des tiers et ceux du gouvernement grand-ducal en particulier (1). »

Une nouvelle lettre (2) de M. de Bourgoing, du 29 juillet 1871 assure qu'il ne saurait être dans la pensée du cabinet de Paris de porter atteinte aux prérogatives que le gouvernement grand-ducal tient soit de la lettre des contrats qu'il a passés, soit de l'exercice de son autorité souveraine.

Il était malheureusement un peu tard pour faire ces réserves. C'était lors des négociations du traité de Francfort qu'il eût fallu les invoquer. « Les plus simples convenances, dit avec raison Valfrey (3) obligeaient les plénipotentiaires français à réserver la ratification des gouvernements de Belgique et de Luxembourg. » Et cet oubli rendait contestable la base juridique de ces cessions de droits : « Il est étonnant, dit M. Servais (4), que les négociateurs français aient accepté la demande formulée par ceux de l'Allemagne sans faire l'objection qu'on ne pouvait pas introduire dans le traité une clause par laquelle on disposait de la chose d'autrui et sans égard encore aux droits souverains d'un autre État dont on n'avait même pas entendu les représentants. » Il y avait certainement là, de la part de deux puis-

1. Correspondance citée par Wampach, *op. cit.*

2. Correspondance citée par Wampach, *op. cit.*

3. Valfrey, *op. cit.*, t. I, p. 113.

4. Cf. Wampach, *op. cit.*

sances ayant garanti la neutralité du Luxembourg et de la Belgique, violation des traités de neutralité, portant atteinte aux droits souverains de ces États indépendants.

En outre, en opérant sa renonciation, en obéissant aux clauses du traité de Francfort, la Compagnie de l'Est était forcée de méconnaître tous ses engagements : elle rompait un contrat synallagmatique engendrant des droits et des devoirs réciproques. Elle se dérobaux obligations résultant pour elle des traités de 1857 et 1868 qu'elle avait passés avec la Compagnie Guillaume-Luxembourg et mettait fin, de sa volonté unilatérale, à un état de choses qui devait durer encore quarante et un ans, sans faculté de résiliation.

Il était, de plus, interdit à la Compagnie de l'Est (subrogée aux droits et obligations de la Compagnie Guillaume-Luxembourg vis-à-vis du grand-duché conformément à l'article 24 du cahier des charges de la convention de 1855) d'opérer toute cession au profit d'un État étranger et le traité de Francfort l'obligeait à céder l'exploitation de ce réseau à l'État français qui devait le rétrocéder à l'État allemand.

Telles étaient, au point de vue juridique, les conséquences de l'erreur ou de l'oubli de nos représentants à Francfort. Sans doute ils pouvaient malaisément se défendre contre la volonté brutale du vainqueur, mais il est à présumer que s'ils avaient clairement aperçu les

conséquences des prétentions que les Allemands leur avaient, en dernière heure, imposées, ils n'auraient pas accédé à ces conditions.

Les Allemands sentirent la faiblesse de leurs droits : « Unsere Rechte schweben in der Luft », mais ces droits reposaient sur la force. Le ministre Delbrück prétendit que les conventions de 1857 et 1868 n'avaient pas prohibé la cession de l'exploitation à un État étranger, mais il ajoutait à sa prétention d'autres arguments plus convaincants. « D'ailleurs, si le gouvernement luxembourgeois cherchait à nous créer des embarras, nous aurions des moyens pour les lui faire regretter (1). »

L'intention formelle des Allemands était en effet de s'emparer du réseau luxembourgeois et ils poursuivirent leur but avec opiniâtreté. Dès le mois de janvier 1881 M. D'Ernsthausen avait demandé la cession de l'exploitation. Quelques jours après le traité, M. Fœhr annonça à son gouvernement que l'Allemagne entendait exploiter le réseau luxembourgeois par la commission administrative préposée à la direction des chemins de fer alsaciens-lorrains.

Cependant, dès que l'éviction de la Compagnie de l'Est avait été certaine, dans le but d'échapper à une entreprise dont il ne craignait que trop la réussite, le gouvernement luxembourgeois s'était préoccupé de

1. En ce sens Wampach, *op. cit.*

rechercher une nouvelle société fermière. En janvier 1871, la Société des bassins houillers de Hainaut fit des propositions qui échouèrent. M. de Blochausen s'adressa à la Compagnie belge du Luxembourg, dirigée par M. Regrais, « mais l'Allemagne n'aurait pas admis une combinaison dans laquelle seraient entrés des personnages attachés à la Compagnie de l'Est. Aucune de ces combinaisons ne présente assez de garanties à l'Allemagne » (1).

Une nouvelle mission fut alors envoyée à Paris, « mais ceux qui auraient été disposés à se charger de l'entreprise posaient pour première condition l'assentiment de l'Allemagne ; tout le monde savait que nous ne pouvions traiter au sujet de l'exploitation de nos chemins de fer sans le consentement du gouvernement allemand et que ce consentement n'était pas obtenu » (2).

On alla même, malgré les inconvénients qui auraient pu en résulter, tellement le désir était grand d'échapper à l'Allemagne, jusqu'à envisager une exploitation d'État, mais on dut y renoncer.

Des négociations eurent alors lieu à Berlin. La dépêche de la Chancellerie du 17 février 1872 en indique les bases : la cession par le grand-duché de l'exploitation de son réseau à l'Allemagne qui de son

1. Compte rendus parlementaires bruxellois. Session extraordinaire 1872, citée par M. Wampach, *op. cit.*, p. 20.

2. Servais, autobiographie citée par Wampach, *ibid.*

côté « entend transférer tant dans l'intérêt de l'empire que dans celui du grand-duché ses droits et obligations à la commission des chemins de fer alsasiens-lorrains, combinaison qui, seule, sera dans le cas de sauvegarder les intérêts allemands. » Les négociateurs allemands proposèrent au cabinet de Berlin la création d'une société mixte composée d'éléments allemands et luxembourgeois, mais cette combinaison ne pouvait donner à M. Delbrück « les garanties nécessaires à la sauvegarde des intérêts allemands ». L'exploitation par la Société rhénane allemande ne fut pas non plus admise. Bref toutes les propositions des délégués luxembourgeois échouèrent, se heurtant à l'intransigeance la plus absolue. Dès le 23 mars 1872, les envoyés luxembourgeois à Berlin semblent avoir perdu tout espoir. Ils écrivent à M. Servais « qu'une insistance ultérieure serait inutile et ne pourrait aboutir qu'à de graves complications ». Le même jour fut admis le principe de l'exploitation par les Allemands du réseau luxembourgeois (1).

Le traité du 11 juin 1872 ratifié par le Parlement luxembourgeois le 27 du même mois consacra la rétrocession à l'Allemagne du droit d'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg. La direction de Strasbourg fut subrogée aux droits et obligations résultant pour la Compagnie de l'Est de lois et arrêtés de concession, du

1. Wampach, *Ibid.*

cahier des charges et des traités et conventions conclus avant l'année 1871(1). Toutefois les négociateurs luxembourgeois, désireux de se protéger contre tout recours des sociétés intéressées, avaient obtenu, malgré les procédés d'intimidation du ministre Delbrück, l'insertion dans cette convention d'une clause spéciale de garantie (2). Mais c'était la mainmise allemande sur le réseau, la satisfaction des convoitises pangermanistes et la presque destruction du traité de 1867. Déjà le traité avait maintenu la participation du grand-duché au Zollverein auquel il avait adhéré en 1842; le traité de Francfort et la convention du 18 juin 1872 aggravaient la domination germanique.

Une circulaire luxembourgeoise du 22 juin 1872 invita les puissances signataires du traité de 1867 à déclarer « que la convention du 11 juin 1871 n'avait en rien modifié les engagements contractés en 1867 ». Aucune puissance ne protesta (3). La France ne pou-

1. *Ibid.*, p. 360.

2. § 13: « Le gouvernement grand-ducal ne prend à sa charge aucune garantie vis-à-vis du Guillaume-Luxembourg, de l'État belge ou de la grande Compagnie belge du Luxembourg et respectivement vis-à-vis des parties qui ont participé aux traités de traction. Le gouvernement allemand se substituera au gouvernement grand-ducal dans toutes les réclamations qui pourraient être élevées contre lui par le Guillaume-Luxembourg ensuite du traité et en vertu du cahier des charges du 9 novembre 1855. Le gouvernement luxembourgeois donnera immédiatement connaissance des réclamations qui surgiraient de ce chef.

3. Wampach, *op. cit.* — Servais, *le Luxembourg et le traité de Londres.*

vait contester le caractère d'un acte qu'elle-même avait imposé au Luxembourg. Le gouvernement anglais, fidèle aux théories de lord Stanley et de lord Desby, à savoir que la garantie de neutralité n'était effective que si tous les cogarants étaient d'accord pour la fournir et que l'abstention des uns dégageait les autres, l'unanimité, condition essentielle de la garantie collective faisant défaut, ne fit pas entendre de protestations et la Russie dut accepter le fait accompli, tant « les garanties les plus solennelles d'une neutralité sont à la merci de l'intérêt politique des États garants (1). »

La date à laquelle la Compagnie de l'Est devait quitter le réseau Guillaume-Luxembourg fut fixée au 16 septembre 1872. « Au jour prescrit nous avons remis :

» 1° A la direction impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, l'exploitation des lignes situées dans le grand-duché de Luxembourg ;

» 2° Au gouvernement belge l'exploitation de la ligne située entre Spa et Gouvy.

» Nous n'avons pas eu à intervenir dans les arrangements contractés au sujet de ces lignes entre les gouvernements allemand, belge, luxembourgeois et français, et ainsi que le déclare la commission de l'Assemblée nationale, l'éviction subie par la Compagnie de l'Est a été forcée.

1. M. Despagnet, *op. cit.*, p. 160.

» La plus grande partie des matériaux... nous ont été achetés à des prix fixés d'un commun accord.

Le matériel roulant nous a été rendu à l'exception d'un certain nombre de machines et de wagons que nous avons consenti à louer à la direction d'Alsace-Lorraine et au gouvernement belge pour une période de six mois.

» Le personnel attaché au service des lignes cédées, composé en majorité de sujets luxembourgeois, a été conservé par les deux administrations allemande et belge et nous n'avons eu à rapatrier qu'un très petit nombre d'agents français » (1).

L'exploitation du réseau luxembourgeois a donné depuis son incorporation aux chemins de fer alsaciens-lorrains des résultats considérables. Grâce aux travaux de jonction qui furent exécutés depuis l'Allemagne a attiré sur son territoire le grand courant des échanges entre la mer du Nord et la Méditerranée.

En 1900, l'Allemagne exploitait 190 km. 88, les chemins de fer de la Compagnie Prince-Henri 187 km. 11, outre 43 km. 7 de chemins de fer cantonaux et 39 km. 3 de chemins de fer secondaires, soit au total 459 km. de voies ferrées.

1. Rapp. Cons. d'Ad. Est 1873, p. 20.

Ainsi, aux pertes de la guerre, le traité de Francfort avait ajouté le démembrement de la compagnie, la privant des parties les plus riches et les plus productives de son réseau. Il importait maintenant de réparer dans une juste mesure ces pertes. Il fallait à la fois concilier l'intérêt du Trésor en ménageant nos finances si cruellement éprouvées et d'un autre côté il fallait respecter les droits de la Compagnie de l'Est dont les efforts et les sacrifices pendant la guerre avaient été au-dessus de tout éloge. Il fallait réorganiser la compagnie en réparant dans la mesure du possible au moyen d'une indemnité les dommages que lui avait causés la guerre et en lui concédant de nouvelles lignes destinées à rétablir son réseau mutilé (1).

C'est la double tâche qu'entreprit l'Assemblée nationale : « La période 1873-1876 restera célèbre dans l'histoire de la construction de nos chemins de fer comme elle restera célèbre dans notre histoire nationale au point de vue économique et financier... Elle a donné au monde l'exemple unique d'une nation écrasée et mutilée par une guerre étrangère, déchirée par une guerre civile, mais trouvant, au lendemain de ses

1. « De ces conditions imposées par notre vainqueur dérive pour nous l'obligation, d'une part, d'indemniser la Compagnie de l'Est des sacrifices qu'elle a subis; de l'autre, de lui restituer une situation qui lui permette de rendre les services que le pays attend d'elle » (Rapport Krantz. *Journ. off.*, 19 avril 1873, p. 2260.)

malheurs, dans son énergie, dans son patriotisme, dans ses ressources naturelles une telle puissance morale et matérielle qu'elle se relevait subitement, à la grande stupéfaction de ses ennemis, et reconstituait sans le secours de personne son matériel de guerre, son outillage de production et devenait redoutable à ceux-là même qui croyaient l'avoir abattue pour un demi-siècle (1). »

Un double et difficile problème était à résoudre alors, indépendamment de la reconstitution du réseau au moyen de nouvelles concessions :

1° Quel chiffre d'indemnité devait être alloué par l'État à la Compagnie et sur quelles bases devait-il être établi ;

2° Après être tombé d'accord sur un chiffre, comment allait-on procéder pour régler cette indemnité.

1. Théry, *op. cit.*, p. 65.

BIBLIOGRAPHIE

Archives diplomatiques, 1873, t. I, n° 1180, p. 148, 1888 ;
Procès-verbaux des conférences de 1878, 1881, 1886.

Archives départementales de Meurthe-et-Moselle. — Dossiers : chemin de fer de Nancy à Château-Salins et à Vic, 1869-1872 et 1873-1874 ; Paris à Strasbourg, 1869-1872 et 1873-1874 ; Sarrebourg à Sarreguemines ; Metz à Chalons par Verdun ; Longwy à Villerupt ; Gorey à la frontière belge ; Longuyon à Longwy et à la frontière belge, 1864-1870 ; Frouard à Metz, à Forbach et à Sarrebrück, 1869-1870.

C'est dans le dossier Longwy à Villerupt que se trouve la très intéressante correspondance à laquelle nous faisons allusion (p. 34, note) en exposant les efforts des Allemands pour contre-balancer les effets de la convention de 1868 entre la Compagnie de l'Est et la Compagnie Guillaume-Luxembourg. Le cadre forcément restreint de cette étude ne nous a pas permis de nous étendre sur ces documents inédits qui présentent un réel intérêt historique.

Aucoc. — Conférences sur l'administration et le droit administratif, t. III, p. 243, 3 vol. in-8°. Duodot, édit. t. I, II, III, 1869, 1870, 1877.

— Des moyens employés pour constituer le réseau des chemins de fer français, 1 vol. in-8°. Cotillon, édit., 1875.

BASPT (Germain). — Le Maréchal Canrobert, souvenirs d'un siècle. Plon-Nouvrit, t. IV. Paris, 1909.

Remarquable étude dans laquelle l'auteur fait ressortir d'une manière précise et vivante les événements de la guerre de 1870; on assiste à l'affolement, on entend les ordres contradictoires, on constate le défaut de préparation. V. chapitre II : le Coup de théâtre de Sadowa. — Chapitre III : le Lendemain de Sadowa. — Chapitre VI : le Camp de Châlons, 146-194. — Chapitre VII : l'Empereur et l'Impératrice ou Metz et Paris.

CABOUAT. — Des Annexions de territoire et de leurs principales conséquences. Thèse Paris, 1881, t. IV, p. 170 suiv.

CALVO. — Le Droit international théorique et pratique. t. IV, p. 262.

Comptes rendus parlementaires luxembourgeois, 1872. Délibérations du conseil du gouvernement luxembourgeois, séance du 3 décembre 1870 (M. Würth) et p. 34, 161.

DESPAGNET. — Cours de droit international public, 1 vol. in-8°. Larose, édit., 1905, p. 160, 704-707.

Geographie von Elsass. Lothringen. — Strasbourg, 1872, p. 62.

JACOMIN. — Les Chemins de fer pendant la guerre de 1870. 1871, 1 vol. in-8°. Hachette, édit., 1872, p. 194 et suiv.; 252 à 254, 318 à 323.

JÆSTEN (Dr). — Histoire et organisation militaire des chemins de fer, 1 vol. in-8°. Charles Lavauzelle, édit., 1905, p. 1, n. 1.

Journal officiel, 1873. Séances des 27, 28, 29 mai; 9, 11, 12, 14, 16, 17 juin 1873.

RICHARD de KAUFFMANN. — Die Eisenbahnpolitik; trad. de Hamon, 1900, 1 vol. in-8°. C. Béranger, édit., p. 117, 177 et suiv.

LAMBERT. — Monographies des grands réseaux des chemins

de fer français. Réseau de l'Est. Précis historique, statistique et financier, 1 vol. in-16. Dunod et Pinot, édit, 1907.

MAY. — Le Traité de Francfort, 1 vol. in-8°, 1910, p. 253-263.

PERMEZEL. — Du Régime des chemins de fer en temps de guerre. Thèse Paris, 1904, t. LXXII.

PICARD (A.). — Les Chemins de fer français, 1877, t. III et IV, p. 794, 6 vol in-8°, 1883-1884.

RENAULT. — Les Deux Conférences, 1 vol in-8°, 1907.

Rapports du Conseil d'administration de l'Assemblée des actionnaires de la Compagnie de l'Est : 1871, p. 6 à 10, 13, 16, 25 à 31, 47 à 49 ; 1872, p. 10, 13, 21 et 22, 25, 26, 28 ; 1873, p. 20, 62.

Nous avons trouvé dans ces rapports une fort intéressante documentation sur l'état de la compagnie après la guerre et sur les pertes qu'elle avait subies.

Revue de Droit international. — Le droit commercial des chemins de fer dans ses rapports avec le droit des gens moderne de l'Europe. Art. de MM. Stein, Moynier, Buzzati, t. XVII, p. 332 et suiv ; t. XXI, p. 164 ; t. XX, p. 363-383.

Revue militaire de l'étranger, 1895, 24^e année, VLIII^e vol. Articles du capitaine Godar. Le réseau ferré d'Alsace-Lorraine en 1900, p. 249-286, 346-388, 425-475.

C'est une remarquable étude du développement du réseau alsacien-lorrain depuis l'annexion. L'auteur examine les motifs qui ont poussé les Allemands à entreprendre une série de grands travaux et les besoins auxquels ces travaux répondent.

ROTHAN. — La Politique française en 1866. Les origines de la guerre de 1870. Calmann-Lévy, 1883.

- L'affaire du Luxembourg, Calmann-Lévy, 1882.
- SOREL. — Histoire diplomatique de la guerre franco-allemande, 1875, t. II ; 2 vol. in-8°. Plon, édit., 1875.
- THÉRY. — Histoire des grandes compagnies des chemins de fer français dans leurs rapports financiers avec l'État ; 1 vol. in 12 aux bureaux de l'Économiste européen, 1894, p. 65.
- Volkswirtschaftliche Studie (Elass. Lothringen)*. — Gust. Meyer. Strassburg, 1870.
- VALFREY. — Histoire du traité de Francfort, t. I ; 1 vol. in-8°. Amyot, édit., 1874, t. II ; 1 vol. ibid. 1875, t. I, p. 60-63, 104-113.
- VILLEFORT. — Recueil des traités, conventions, lois et décrets relatifs à la paix avec l'Allemagne. Paris, Imprimerie nationale, 1876, t. II, 96 ; t. III, p. 462-587.

Dans cet ouvrage sont rassemblés tous les documents législatifs principaux se rapportant aux mesures nombreuses que les pouvoirs publics durent prendre après la guerre. On y trouve également les extraits les plus intéressants des discussions qui eurent lieu devant l'Assemblée nationale au sujet des dispositions législatives qui furent élaborées par cette assemblée.

- WAMPACH. — Le Luxembourg neutre. Étude d'histoire diplomatique et de droit international public. A Rousseau, édit. ; 1 vol. in-8°, 1900. p. 281, 288, 291-300, 301, 304, 323 à 366.

Cette fort intéressante étude, peu connue, contient une documentation très serrée sur les événements qui précédèrent et suivirent la guerre de 1870, en ce qui concerne les chemins de fer du grand-duché.

- La situation internationale des chemins de fer du grand duché de Luxembourg ; 1 vol. in-8°. Paris, A. Pedone, édit., 1905, p. 1, 11, 14, 20.
-

CHAPITRE II

L'INDEMNITÉ

§ 1^{er}. — Le Chiffre de l'indemnité.

§ 2. — Le Mode de règlement.

§ 3. — La Reconstitution du réseau. — Les nouvelles concessions.

CHAPITRE II

L'INDEMNITÉ

§ 1

LE CHIFFRE DE L'INDEMNITÉ

Les pertes éprouvées par les autres compagnies. — Elles sont indemnisées par les lois d'ordre général votées par l'Assemblée nationale.

Nature différente des pertes éprouvées par la Compagnie de l'Est du fait du traité de Francfort.

La compagnie se trouve après ce traité en face d'un fait accompli. Elle n'a pas été admise aux négociations.

Les négociations entre la compagnie et l'État français. — Les demandes de la compagnie: 1° Les 325 millions fixés par le traité de Francfort. — Ses arguments: *a)* L'État français a négocié pour autrui, sans mandat. — Il y a donc stipulation pour autrui et le gouvernement est débiteur de toute la quotité de sa négociation. — *b)* La somme fixée par le traité Francfort s'applique exclusivement à des dommages causés à une propriété privée. — *c)* Cette somme est justifiée par les pertes de la compagnie.

2° L'abandon par l'État du montant de ses avances.

3° Un ensemble de mesures la remettant en possession de ses avantages.

Projet de convention de 1871 (M. de Larcy).

Projet de loi du 6 janvier 1873. — Son double caractère. — Indemnisation et rétablissement du trafic. — La compagnie reçoit un titre de rente de 20.500.000 francs. — Le gouvernement lui abandonne une partie de ses avances, lui concède de nouvelles lignes.

Examen du projet de loi par la commission centrale des chemins de fer. — Ses conclusions. — L'indemnité est justifiée par les pertes de la compagnie. — De plus, la compagnie a subi des pertes complémentaires et à titre de transaction, elle abandonne toute réclamation à ce sujet.

Amendement de Janzé. — La compagnie n'a droit qu'à une rente de 15.564.670 francs correspondant au revenu du réseau annexé. — Proposition de rachat.

Les inconvénients du rachat. — L'amendement est repoussé par la commission.

Amendement Clapier.

Défense du projet de loi présenté par M. de Fourton. — Le projet de convention n'accorde pas d'indemnité complémentaire. — Subsidiairement elle serait justifiée. — L'indemnité appartient en entier à la compagnie et la substitution à ce capital d'une rente temporaire ne peut être acceptée par la compagnie que comme transaction. — L'abandon par l'État d'une partie de ses avances est justifiée. — De nouvelles concessions sont indispensables.

Les arguments de l'opposition. M. de Ventavon. — Les 325 millions n'appartiennent pas entièrement à la Compagnie de l'Est, car ils représentent non pas 840 kilomètres cédés, mais une partie des sacrifices du gouvernement usant de son droit de rachat. — Réfutation de cet argument. — Les négociateurs à Francfort n'étaient pas les représentants de la Compagnie de l'Est. — L'État ne doit à la compagnie que l'équivalent de son revenu perdu. — Contrat de louage. — Application de l'article 1722 du Code civil. — Discussion de cet argument. — Droit réel de la compagnie. — Il y a au profit de la compagnie une indemnité complémentaire injustifiée. — Réfutation de cet argument.

Appel à M. Pouyer-Quertier, négociateur à Francfort.

Réponse de M. Pouyer-Quertier. — Il n'était pas mandataire de la compagnie et n'a traité à Francfort que pour l'État français.

M. de Fourton. — Réfutation de cette théorie. — A Francfort il s'est agi de la défense d'une propriété privée à laquelle l'indemnité doit revenir en entier. — Le gouvernement français a pris en mains cette défense *d'office* : il est redevable à la compagnie de ce qu'il a obtenu.

La Compagnie de l'Est n'avait pas seule été éprouvée par la guerre. Les Compagnies de l'Ouest, du Nord, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de l'Orléans, avaient eu aussi à subir des dommages soit par suite de la perturbation de leurs services et de l'interruption partielle de la circulation sur leurs réseaux, soit par suite des destructions causées par les belligérants, soit

encore du fait du séquestre allemand sur une partie de leurs réseaux, mais quand il s'était agi d'évaluer les pertes subies, on s'était trouvé en présence de dommages matériels relativement peu importants pour la détermination desquels les éléments d'estimation étaient faciles à trouver. M. Jacquin estime les dommages directs éprouvés par les compagnies, c'est-à-dire les dépenses à faire pour remettre en état leurs lignes et leur matériel roulant à environ 18 millions, savoir pour le Nord, à 2 millions, pour l'Ouest à 12 millions, pour l'Orléans à 1.500.000 francs et pour la Compagnie P.-L.-M. à 2.420.000 francs (1).

Les demandes de ces compagnies furent énumérées dans l'exposé des motifs du projet de loi présenté le 6 janvier 1873 à l'Assemblée nationale par M. de Fourtou, alors ministre des Travaux publics, mais les indemnités qui leur furent accordées ne furent pas réglées par la loi du 17 juin 1873. Des négociations furent

1. « On peut se demander à qui incombe la réparation d'un pareil préjudice ; nous pensons qu'il importe de faire à cet égard une distinction.

» Lorsque les ouvrages ont été détruits par le génie militaire français ou par son ordre, pour la défense du pays, la réparation doit incomber au Trésor public. Il en est de même du matériel roulant : lorsqu'un général a prescrit à la Compagnie de l'Est de faire dérailler une machine Engerth pour faire une barricade dans une tranchée, etc... Si au contraire les ouvrages ont été détruits par les armées allemandes, il y a là un fait de guerre qui frappe les compagnies au même degré que les autres propriétés du pays et elles ne peuvent réclamer que les compensations qui seront accordées à ces derniers » (Jacquin, *op. cit.*, p. 322-323).

directement engagées avec les Compagnies et ce fut le ministre de l'Intérieur qui donna suite à ces réclamations et qui y fit droit selon les lois d'ordre général qui avaient eu pour but d'accorder des indemnités ou des secours aux personnes morales et privées les plus éprouvées par la guerre. Les pertes subies furent classées en différentes catégories selon les événements qui en avaient été le plus directement la cause. Les dommages causés par les Allemands aux compagnies furent payés par l'État sur le crédit de 111.950.719 francs voté le 7 avril 1873 portant allocation à la Ville de Paris d'une somme de 140 millions et aux départements envahis d'une somme de 120 millions. Ceux causés par l'insurrection du 18 mars 1871 furent payés par la ville de Paris au moyen de l'allocation de 140 millions précitée. Ceux dont les opérations du second siège avaient été la cause furent payés partie par l'État (sur le crédit de 6 millions voté par la loi du 6 septembre 1871), partie par la ville de Paris au moyen de l'allocation susmentionnée de 140 millions. Quant aux pertes qui furent éprouvées par lesdites compagnies par suite des mesures de défense prises par l'autorité militaire française, en 1870-1871, elles furent réglées au moyen des allocations imputées sur le crédit de 26 millions voté par l'Assemblée nationale aux termes de la loi du 28 juillet 1874, loi ayant pour objet d'accorder un « dédommagement aux personnes ayant éprouvé des préjudices lors

des destructions opérées par le génie militaire pour les besoins de la défense nationale » (1).

Mais les pertes de la Compagnie de l'Est étaient, ainsi que nous l'avons vu, bien autrement graves, car son réseau entier avait été occupé pendant de longs mois par l'envahisseur et le traité de Francfort l'avait diminué d'une manière considérable. L'élévation des dommages et la nature du préjudice causé ne pouvaient être déterminées et réglées par ces lois d'ordre général, car il ne s'agissait pas là seulement de dommages de guerre à proprement parler, mais d'une expropriation de la partie la plus féconde de son réseau qui lui avait été imposée par le vainqueur.

Désignation des compagnies	Indemnités accordées par dommages causés				Totaux
	Par les Alle- mands — Lois 6 sept. 1871 et 7 avril 1873	Par l'insur- rection du 18 mars 1871	Par suite des opéra- tions du 2 ^e siège de Paris	Par suite des mesures de défense prises par l'autor. militaire franç. en 1870-1871	
P.-L.-M.	297.900	690.000	»	480.000	1.467.900
Orléans.	193.700	»	»	260.000	453.900
Ouest.	498.300	265.167	985.700	2.600.000	4.349.167
De la Valogne. Orléans à Châ- lons.	5.300	»	»	»	5.300
Est.	4.800	»	»	»	4.800
Nord.	»	48.000	»	»	48.000
	»	»	»	720.000	720.000
	1.000.000	1.003.167	985.700	4.060.000	7.048.867

C'est cette situation toute spéciale qu'il fallait examiner pour aboutir à une juste compensation du dommage subi. Mais cela ne se pouvait faire qu'après de minutieuses vérifications et cette question ne fut résolue qu'après de nombreuses négociations entre la Compagnie de l'Est et le gouvernement, et toute une série de discussions devant l'Assemblée nationale où les problèmes juridiques les plus délicats furent soulevés, et où les opinions les plus diverses se manifestèrent relativement au principe de l'indemnité, à sa quotité et à son mode de règlement. Ce fut la loi du 17 juin 1873 qui régla cette officielle question. « Elle soulève, dit M. Clapier (1), les questions les plus officielles : question diplomatique, pour apprécier les traités qui sont intervenus, questions de droit civil, pour déterminer la mesure des droits de la Compagnie de l'Est, questions techniques et stratégiques pour apprécier la convenance des nouvelles lignes de chemins de fer que la compagnie vous propose d'établir. »

Pendant que se poursuivaient les négociations qui précédèrent le traité de Francfort, la Compagnie de l'Est, ainsi que nous l'avons vu plus haut (2), avait fait tous ses efforts pour demeurer en possession des lignes de son réseau. Mais ce fut en vain. Après le traité, la

1. Clapier, séance du 27 mai 1873. *Journ. off.*, 1873, p. 3383, 3^e col.

2. V. *supra*, p. 41.

compagnie se trouvait en face d'un fait accompli, que la loi du plus fort lui avait imposé. Sans doute, ses agents avaient été appelés à Francfort lors de la discussion des clauses du traité, mais elle ne fut pas admise à discuter ses intérêts et tout se passa entre nos négociateurs et les plénipotentiaires allemands. Nous avons vu également plus haut (1) que ce mode de procéder fut tout au moins contestable en sa légitimité et qu'il fallait, pour agir ainsi, la hâte qu'avaient nos plénipotentiaires d'arriver à la conclusion du traité. Si la compagnie avait été amenée à discuter elle-même les conditions de sa dépossession, il est probable qu'elle eût apporté une grande habileté et une grande compétence au cours des débats et qu'elle eût sauvé ses intérêts.

Au lendemain du traité, les négociations se poursuivirent activement entre la compagnie et le gouvernement français.

Le gouvernement français, ayant accompli le rachat et ayant reçu le prix de 325 millions fixé pour ce rachat, était seul débiteur vis-à-vis de la compagnie, le gouvernement allemand ayant pris la précaution de se substituer le gouvernement français pour toutes réclamations que la compagnie aurait à exercer, tant pour les dommages que la guerre lui avait causés que pour

1. V *supra*, p. 42 et suiv.

la mutilation de son réseau, conséquence du traité de Francfort (§ 4 des art. add.) (1). Il devait donc indemniser la Compagnie de l'Est, mais quel était l'objet précis de sa dette ? La Compagnie de l'Est était-elle fondée à réclamer le montant du prix de rétrocession fixé entre les deux gouvernements ou devait-elle débattre ses intérêts avec l'État français sans pouvoir invoquer les dispositions du traité ? Sans doute le paragraphe 6, article additionnel (2) ne disait pas expressément que le gouvernement français devrait payer à la Compagnie de l'Est la somme de 325 millions qui lui était remise par le gouvernement allemand en déduction de l'indemnité de 5 milliards, mais il était expressément indiqué dans cet article que les 325 millions étaient remis au gouvernement français en représentation des droits que le gouvernement aurait acquis de la Compagnie de l'Est et qu'il cédait au gouvernement allemand moyennant cette somme. L'article 6 s'exprimait ainsi : « ... pour les cessions des droits de propriété indiqués dans les paragraphes 1 et 2 et en lieu d'équivalent des engagements pris par le gouvernement français dans le paragraphe 4. » Or les droits de propriété indiqués dans le paragraphe 1 comprenaient « ... les concessions, en ce qui concerne les chemins de fer, situés dans les territoires cédés, soit en construction » ; le paragraphe 2 énumérait les

1. Voir annexe. Les art. add. du traité de Francfort.

2. Voir annexe. *Id.*

divers éléments compris dans ces concessions et le paragraphe 4 mentionnant les droits des tiers et spécialement des obligataires vis-à-vis de la compagnie mettait à la charge du gouvernement français l'obligation de désintéresser ces derniers. Or, en ce qui concerne l'obligation de l'État français vis-à-vis de ceux-ci, il n'y avait qu'un moyen de les désintéresser, c'était de leur fournir un gage équivalent à celui que la diminution de l'étendue du réseau de la compagnie leur avait fait perdre, car, il est évident que le gage des obligataires, était singulièrement diminué par l'amputation du réseau de la compagnie. On pouvait alors considérer que les 325 millions s'appliqueraient à ces divers éléments, qu'ils payaient la valeur des lignes cédées et qu'ils étaient destinés à figurer désormais à l'actif de la compagnie, en représentation du gage que l'annexion avait fait perdre à ses créanciers et à ses obligataires, en particulier. De plus, il était facile de supposer que, dans la convention qui interviendrait entre l'État et la compagnie, le gouvernement français mettrait à la charge de la compagnie les obligations qu'il avait assumées aux termes du paragraphe 4 des articles additionnels et que dans ce cas les 325 millions, attribués au gouvernement français afin de racheter les lignes situées en territoire annexé et d'indemniser les créanciers dont ces lignes constituaient le gage, devaient revenir à la compagnie qui cédait

ses lignes et qui continuerait à assumer les charges qu'elle s'était auparavant engagée à supporter. Ces 325 millions étaient donc quelque chose de plus qu'une propriété de l'État, ou de la compagnie, c'était la représentation non seulement de la valeur des lignes, mais aussi en quelque sorte du gage affecté aux créanciers de la compagnie.

La compagnie réclamait donc au gouvernement français l'abandon de la somme totale de 325 millions comme étant sa propriété. Voici comment elle s'exprime dans le rapport de son conseil d'administration à ses actionnaires, du 4 novembre 1871 (1) : « Nous ne nous sommes pas laissés décourager... convaincus que le gouvernement français nous tiendrait compte de nos pertes et voudrait par d'équitables compensations nous soustraire à un désastre immérité. Au lendemain de la signature de l'armistice, nous présentions à l'Assemblée Nationale siégeant à Bordeaux l'état des dégâts par lesquels la responsabilité de l'État se trouvait directement engagée ; depuis ce moment nous n'avons pas cessé de poursuivre auprès de M. le ministre des Travaux publics la réparation des dommages de toutes sortes que la guerre nous avait fait subir.

1. Rapp. du Conseil d'ad. de la Compagnie de l'État à ses actionnaires, 4 nov. 1871, p. 7.

» Le gouvernement français... a accueilli nos réclamations avec le plus bienveillant intérêt. Nous n'obtiendrons pas, il est vrai, toutes les satisfactions auxquelles nous croyions pouvoir légitimement prétendre ; quelle que soit cependant l'issue de nos négociations, l'indemnité de 325 millions payée par la Prusse vous permet de compter sur le maintien du modeste dividende qui vous a été distribué dans ces dernières années. Notre compagnie, naguère si prospère, aurait sans doute le droit d'exiger davantage. La progression toujours croissante de nos recettes avant la guerre nous laissait entrevoir dans un avenir prochain un revenu beaucoup plus élevé. Or, la perte de nos exploitations luxembourgeoises et belges et la perturbation apportée dans notre trafic par la mutilation de notre réseau, renvoient à une échéance probablement fort lointaine, la réalisation de nos espérances. »

Dès cette époque, il ne fait aucun doute pour la compagnie qui manifeste son espoir « en une équitable compensation » que les 325 millions du paragraphe 6 de l'article additionnel ne doivent lui revenir en entier.

La compagnie pouvait se baser sur les arguments suivants :

1° Tout d'abord, la compagnie n'avait pas été appelée à discuter directement les conditions de l'abandon partiel de son réseau. Elle n'avait, d'autre part, donné au gouvernement français aucun mandat de traiter de

cette grave question en son nom : ce n'était donc pas un contrat fait au nom d'autrui par un représentant, mais en faveur d'autrui par une personne dépourvue de pouvoir; donc une stipulation pour autrui. Et les conditions de la stipulation pour autrui telles qu'elles sont définies par l'article 1121 du Code civil étaient bien remplies: « On peut stipuler au profit d'un tiers lorsque telle est la condition d'une stipulation que l'on fait pour soi-même ou d'une donation que l'on fait à un autre. » Ici, en effet, le traité de Francfort était la stipulation faite pour soi-même par le gouvernement français et la perte du réseau situé en territoire annexé par la Compagnie de l'Est en était bien la condition. Dans ces circonstances, la Compagnie de l'Est était bien fondée à demander au gouvernement français la cession de la somme de 325 millions, montant de la stipulation faite par lui pour son compte (de la compagnie), si l'on admet (1) que le bénéficiaire de la stipulation possède contre le promettant une action à l'effet d'obtenir l'exécution de sa promesse comme s'il avait stipulé lui-même. En vertu de l'idée de la gestion d'affaires, elle était fondée à demander au gouvernement allemand cette somme de la même manière que si elle avait été représentée. Or, cette somme ayant

1. En ce sens Planiol, t. II. *Droit civil stipul. pour autrui*, n° 1260. — Toullier, VI, n° 155. — Demolombe, XXIV n° 236. et suiv.

été comptée au gouvernement français en déduction de l'indemnité de 5 milliards, c'est lui qui en était redevable à la compagnie.

2^e Cette somme devait revenir intégralement à la compagnie comme représentant uniquement des dommages causés à une propriété privée. Sans doute, l'État avait des droits sur les chemins de fer ; il possédait l'infrastructure, il devenait en fin de concession propriétaire du sol, de travaux et d'immeubles représentant une valeur, mais cette valeur n'avait pu être comprise dans l'indemnité.

Voici comment s'exprime à ce sujet la Compagnie de l'Est (1) : « Les lenteurs qu'on nous impose ne sauraient en tous cas infirmer nos droits nettement établis par les articles additionnels du traité de Francfort. Le gouvernement français nous doit, en premier lieu, la somme de 325 millions retranchée de l'indemnité de guerre pour la cession de nos lignes d'Alsace et de Lorraine. Le moindre doute ne saurait s'élever à cet égard. On sait, en effet, que les immeubles appartenant à l'État, situés sur les territoires annexés, n'ont été l'objet d'aucune indemnité de la part de l'Allemagne ; exploités par le gouvernement français, les chemins d'Alsace et de Lorraine eussent eu le sort des canaux,

1. Rapport du Conseil d'adm. de la Comp. de l'Est, 1872, p. 6 et 7.

des forêts et en général de tous les biens domaniaux. Les 325 millions dont il s'agit ne peuvent donc être considérés que comme la valeur industrielle d'une concession privée, et, à ce titre, ils nous appartiennent en capital, à moins de stipulations contraires acceptées par la compagnie. Le traité de Francfort réserve, en outre, notre recours contre le gouvernement français à raison du séquestre de nos lignes et de l'usage de notre matériel roulant. Enfin, nous avons droit à une indemnité pour l'abandon forcé de l'exploitation du réseau luxembourgeois. Ainsi, en supposant qu'il nous fallut renoncer aux compensations si légitimes qui nous sont dues pour le dommage énorme résultant du morcellement de nos lignes, la seule application du traité de Francfort suffirait encore à sauvegarder vos intérêts. Deux combinaisons ont été proposées au gouvernement par la compagnie ; elles témoignent, croyons-nous, d'une incontestable modération ; la dernière vient d'être soumise à l'examen d'une commission instituée par M. le ministre des Travaux publics. La commission, nous en avons l'espoir, reconnaîtra que nos prétentions sont loin d'être exagérées, et nous attendons avec confiance le résultat de ses travaux. Quoi qu'il en soit, plutôt que de souscrire à des conditions qui s'écarteraient trop de l'une et de l'autre de nos deux combinaisons, il nous paraîtrait préférable de réclamer l'exécution pure et simple du traité de Francfort. Jus-

qu'à ce qu'une convention nouvelle ait été conclue, nous demanderons, suivant notre droit, qu'il nous soit tenu compte, au taux du dernier emprunt contracté par l'État, de l'intérêt des 325 millions payés par la Prusse. Le ministère des Finances nous a déjà versé, de ce chef, une somme de 12 millions applicable à la période comprise entre le 19 mai 1871, date de la signature du traité de paix, et le 31 décembre de la même année, et 5 millions pour le premier trimestre de l'exercice 1872. Il est impossible, au surplus, qu'un arrangement définitif n'intervienne pas dans un bref délai. »

Juridiquement, en effet, il était difficile de contester à la compagnie le bénéfice intégral des dispositions contenues dans le traité, car les négociations relatives aux chemins de fer d'Alsace-Lorraine ne pouvant porter sur les droits appartenant à l'État français puisqu'ils avaient été transmis à l'Allemagne par le seul effet de l'annexion, l'indemnité fixée par le paragraphe 6 devait nécessairement et uniquement s'appliquer au droit de jouissance dont la compagnie était alors investie pour une durée de quatre-vingt-trois ans. Cédant une propriété privée, le gouvernement français n'avait pu agir ou stipuler en son propre nom et dès lors il était naturel qu'il restituât entièrement et comme prix de rachat le dédommagement qu'il avait obtenu (1).

1 Cabouat, thèse, p. 170 et suiv.

3° Toutefois, en admettant que la somme de 325 millions fût due par l'État français à la compagnie, il n'était pas équitable que celle-ci dût en profiter si les valeurs cédées et les pertes n'avaient pas correspondu à cette somme. Mais cette indemnité était justifiée par le chiffre des pertes éprouvées (1).

Sans doute, à titre de transaction, et dans le but de ménager le Trésor, la compagnie pourrait peut-être, au lieu d'exiger le capital de 325 millions, se contenter d'une rente représentant ce capital, mais de toute manière elle considérerait la somme de 325 millions comme étant sa propriété et elle était décidée à se montrer inflexible sur le maintien de ses droits à cet égard.

Dans ce cas, le taux de la rente à servir à la compagnie devait être le même que celui de l'emprunt de libération du territoire. La compagnie s'était en effet trouvée d'office inscrite en tête de la liste des souscripteurs de l'emprunt ; elle avait été prêteur involontaire, sans doute, mais premier prêteur néanmoins. Cette situation pouvait n'être pas sans inconvénient pour elle à une époque où l'argent était rare et cher et où ses ressources avaient été épuisées par le fait de la guerre. Si la compagnie avait supporté les inconvénients de cette situation, elle devait profiter des avantages et jouir du même taux d'intérêt que les autres souscrip-

1. V. *supra*, p. 41 à 46.

teurs de l'emprunt. Il n'y avait pas de raison à ce qu'elle fût plus mal traitée que les autres.

Mais la compagnie ne bornait pas là ses demandes. Elle demandait l'abandon de la somme de 95 millions qu'elle devait à l'État comme montant de ses avances à titre de garantie d'intérêts aux termes des conventions de 1869.

En outre, elle demandait un ensemble de mesures la remettant en possession de ses avantages, c'est-à-dire le revenu réservé, la garantie de l'État sur les dépenses d'établissement du nouveau réseau et de nouvelles concessions. Voici comment elle s'exprime à ce sujet : « Après y avoir mûrement réfléchi, il nous a semblé que nous devons nous attacher à obtenir du gouvernement, au prix de l'abandon d'une partie des 325 millions ou de la rente correspondante, un ensemble de mesures qui nous remissent en possession des avantages résultant de nos dernières conventions. Tel est le but que nous nous sommes proposé et que nous poursuivons actuellement.

» Indépendamment de l'indemnité à laquelle nous avons droit pour le préjudice énorme que nous a fait subir le morcellement de notre réseau, il importe, par exemple, que, dans la combinaison à intervenir, nous conservions la garantie de l'État sur les dépenses d'établissement du nouveau réseau jusqu'à concurrence du chiffre de 856 millions.

» Il importe également qu'un revenu réservé soit attribué, comme par le passé, à l'ancien réseau, pour assurer le dividende de vos actions...

» Il est indispensable, enfin, que l'État nous accorde, avec des subventions convenables, la concession de plusieurs chemins destinés à relier nos têtes de lignes aujourd'hui sans communication entre elles (1). »

« Il demeure incontestable et incontesté que... l'exécution de ce traité par le gouvernement français, comportait la fixation d'indemnités complémentaires à débattre avec la Compagnie de l'Est.

» Le gouvernement français a, du reste, reconnu sans hésitation et dès l'origine des négociations entamées au mois de mai 1871 qu'il avait à ajouter au paiement des 325 millions stipulés au traité de Francfort des compensations relatives :

» 1° Au séquestre de nos lignes pendant et après la guerre ;

» 2° A la perte du réseau Guillaume-Luxembourg ;

» 3° Au morcellement du réseau et à sa reconstitution, en tenant compte de la division de nos réseaux au point de vue du régime de la garantie d'intérêt ;

» 4° A la reconstitution de nos ateliers et de nos gares de la frontière ;

1. Rapp. du Cons. d'ad. de la Comp. de l'Est, 1871, p. 48-49.

» 5^e Enfin à la réparation des destructions ordonnées sur nos lignes par les armées françaises (1). »

Dès 1871, le gouvernement se préoccupa de la situation de la Compagnie de l'Est et examina de quelle manière on pourrait arriver à indemniser la compagnie de ses pertes.

M. de Larcy, alors ministre des Finances, prépara un projet de convention aux termes duquel la compagnie recevait un titre de rente inaliénable, qu'elle devait rendre en fin de concession, et d'un intérêt annuel de 18.500.000 francs représentant la somme de 325 millions au taux de 5,68 0/0 environ. Il était fait à la compagnie remise totale des sommes que l'État lui avait avancées à titre de garantie d'intérêts. Toutes réserves étaient faites quant aux indemnités que la compagnie pourrait faire valoir contre l'État. En outre, la concession de cinq nouvelles lignes représentant 267 kilomètres était accordée à la compagnie qui recevait une subvention de 27.310.000 francs (2).

Dans une lettre du 25 août 1871 écrite par M. de Pouyer-Quertier, ce dernier exprime ainsi son avis : « En conséquence, je crois que la convention doit être approuvée sous la réserve que l'annuité sera réduite de 18.500.000 francs à 17 millions. »

Ce projet n'aboutit pas et le gouvernement prit alors

1. *Rapp. du Cons. d'ad. de la Comp. de l'Est*, 1873, p. 46.

2. Villefort, *op. cit.*, t. III, p. 553.

la résolution de soumettre le dossier de l'affaire et le projet de convention acceptée par la Compagnie de l'Est à l'examen de la commission centrale des chemins de fer. Cette commission avait la compétence la plus complète, car elle comptait parmi ses membres des fonctionnaires de l'ordre le plus élevé appartenant aux administrations des Travaux publics, des Finances, de l'Intérieur et de la Guerre. Malheureusement, la réunion de cette commission subit d'assez nombreux retards ; elle ne fut saisie du dossier que dans les premiers mois de 1872, et ce n'est que le 5 novembre que le rapporteur put déposer en assemblée générale ses propositions pour la première fois (1).

Le 20 novembre, la commission formula un avis définitif et le Conseil d'administration de la compagnie accepta la rédaction proposée par la commission (2).

Un projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique de nouvelles lignes concédées à la Compagnie de l'Est et l'approbation de la convention passée avec cette compagnie fut présenté par M. de Fourtou, ministre des Travaux publics, à la séance de l'Assemblée nationale du 6 janvier 1873.

Ce projet de loi avait un double but :

D'une part, il indemniserait la compagnie de la perte

1. Rapp. du Cons. d'ad. de la Comp. de l'Est, 1873, p. 47.

2. Rapport du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Est, 1873, p. 48.

de ses lignes situées en territoire annexé et des dommages de toute sorte qui, pour elle résultaient du traité de Francfort;

D'autre part, il accordait à la compagnie de nouvelles concessions destinées à lui permettre de rétablir son trafic.

Aux termes de cette convention, la compagnie recevait un titre inaliénable de rente de 20.500.000 francs représentant les 325 millions au taux d'émission de 79,26. Ainsi la compagnie était assimilée aux premiers souscripteurs de l'emprunt et bénéficiait du taux d'intérêt qui leur avait été accordé. La compagnie entrait en jouissance de cette rente à dater du 18 mai 1871 jusqu'à l'expiration de sa concession. Cette annuité (art. 10) était considérée comme représentant pendant quatre-vingt-trois ans les recettes nettes que la compagnie aurait reçues de l'exploitation de ses lignes d'Alsace-Lorraine. Sur cette somme, 2.300.000 francs étaient prélevés au profit des lignes du nouveau réseau comme représentant le revenu du capital consacré à la construction des lignes cédées à l'Allemagne; le surplus, 18.300.000 francs s'ajoutant aux recettes de l'exploitation passait à l'autre réseau.

Le gouvernement faisait en outre remise à la compagnie d'une partie des sommes à elle avancées par l'État, soit 19.669.000 francs, à titre de garantie d'intérêts, dans le rapport du nombre de kilomètres de l'an-

cien réseau à la longueur totale de ce réseau, car la Compagnie de l'Est, privée de la moitié environ de son ancien réseau, perdait la moitié des ressources avec lesquelles elle pouvait rembourser l'État.

Les subventions allouées à la compagnie pour les lignes ou parties de lignes non exécutées étaient supprimées. L'État était ainsi exonéré d'une dépense de 27.310.000 francs (1).

L'État concédait 16 lignes nouvelles ayant ensemble une longueur de 358 kilomètres. La commission de l'Assemblée, afin de faire nettement apercevoir leur utilité, les avait divisées en trois groupes :

Le premier groupe comprenait trois sections :

Longwy-Arnville	{	d'une longueur approximative de 130 kilomètres.
Aillevillers-Lure		
Belfort à la frontière suisse		

qui soudées aux lignes d'Arnville à Aillevillers et de Lure à Belfort constituaient une ligne continue de la frontière belge à la frontière suisse, rétablissant ainsi l'ancienne ligne de Thionville à la frontière suisse.

Le deuxième groupe comprenait les lignes d'Épinal à Neufchâteau et de Remiremont au Tillot et à Saint-Maurice, d'une longueur d'environ 400 kilomètres.

1. V. *infra*, même chapitre, § 3.

Le troisième groupe comprenait 11 lignes d'embranchement ayant ensemble 128 kilomètres.

Ces chemins de fer nouvellement concédés devaient jouir de la garantie d'intérêt de 4,655 0/0. Le maximum de capital garanti était fixé à environ 103 millions, soit 300.000 francs par kilomètre.

La commission centrale des chemins de fer, présidée par M. Krantz, examina ce projet et déposa son rapport à la séance du 24 mars 1873.

Ce rapport, après avoir considéré la situation anormale qui avait été faite à la compagnie envisageait le fait accompli : « Subissant à son tour la pression des faits accomplis, elle (la commission) a cru devoir se borner à examiner en elle-même les stipulations dont il s'agit et à définir les situations qui en dérivent. » Le rapport commençait par constater la situation favorable de la compagnie avant la guerre et la réduction des avances de l'État (V. *supra*, p. 23).

Le rapport examinait ensuite les conditions que le projet de convention faisait à la compagnie et trouvait absolument justifiée l'indemnité qui était consentie par l'État à la compagnie. Les 325 millions devaient revenir en entier à la compagnie, car toutes les valeurs pour lesquelles cette somme était donnée (valeurs mentionnées dans les paragraphes 1, 2, 4 et 6, art. add. Traité de Francfort) appartenaient à la Compagnie de l'Est qui se char-

geait également de la garantie contre le recours des tiers.

Et cela était expressément prévu par le paragraphe 1 dudit traité où il était parlé « des droits que le gouvernement français *aura acquis* » de la Compagnie de l'Est. C'est bien à ces droits, à tous ces droits et à ces droits seulement que s'appliquait l'indemnité prévue par le paragraphe 6.

Cette indemnité de 325 millions était même peu suffisante, car elle ne couvrait qu'en partie les pertes de la compagnie. En effet, les pertes territoriales se montaient à 326.864.561 fr. 06 selon les chiffres fournis par la compagnie et à 312.950.695 fr. 58 selon l'estimation de l'inspecteur général des ponts et chaussées chargé de vérifier les chiffres de la compagnie. La somme de 175.540 francs représentant les sommes dues par des particuliers ou corporations à titre de subventions était perdue pour la compagnie, les chemins dont ces allocations étaient l'objet étant dorénavant situés en territoire annexé (1). Enfin la compagnie se chargeait de garantir le recours des tiers et cette responsabilité venait accroître les charges afférentes au réseau qui lui restait. L'indemnité de 325 millions était donc pleinement justifiée par ces éléments.

Mais, de plus, la compagnie avait subi des pertes complémentaires non comprises dans l'indemnité et

1. V. *supra*, p. 68.

elle consentait, de par la convention, à abandonner toute réclamation de ces chefs vis-à-vis du gouvernement français, à titre de transaction. Ces pertes pouvaient se répartir ainsi :

1° Celles causées par le séquestre, évaluées par la compagnie à 43.850.000 francs, par l'inspecteur général des Ponts et Chaussées à 37.100.000 francs ;

2° Les dommages résultant de l'éviction de la compagnie du réseau luxembourgeois. La compagnie avait déjà fait pour améliorer ce réseau des dépenses dont le montant s'élevait à 2.740.000 francs. Ces avances se trouvaient perdues.

D'autre part, la compagnie estimait l'ensemble de ses bénéfices annuels pour le reste de la durée de sa concession sur ce réseau à 26.184.807 francs, somme que l'inspecteur des Ponts et Chaussées avait réduit à 18.200.000 francs ;

3° La perte de transit causée tant par la perte des lignes luxembourgeoises que par le morcellement du réseau était évaluée par la direction des Ponts et Chaussées à 33 millions ;

4° Les dommages causés par la perte des gares terminus de la compagnie et de ses grands ateliers étaient évalués à 14 millions ;

5° Enfin les dégâts causés par les armées belligérantes s'étaient élevés à 5.210.000 francs pour l'armée allemande et 5.690.000 francs pour l'armée française.

Tous ces dommages complémentaires représentaient une somme d'environ 90 millions (1). L'allocation des 325 millions à la compagnie était donc non seulement pleinement justifiée par tous ces dommages, mais elle était fort insuffisante et la compagnie ne l'acceptait qu'à titre de transaction.

Mais ces 325 millions n'étaient même pas remis en capital à la compagnie, afin qu'elle pût en faire tel emploi que bon lui eût semblé, mais il lui était donné un titre de rente. Cette rente n'était pas perpétuelle et aliénable, mais inaliénable et c'était une simple annuité terminable de quatre-vingt-trois ans qui devait s'éteindre avec la concession de la compagnie.

Le taux de cette rente était évidemment très élevé, mais la compagnie s'était trouvée d'office inscrite en tête de la liste des souscripteurs de l'emprunt. Ayant eu les inconvénients de cette situation, il était juste que la compagnie en recueillît les avantages.

Toutes ces raisons justifiaient l'approbation que la commission, dans son rapport, donna au projet de convention.

Dans l'intervalle du dépôt du projet de convention et de l'ouverture des débats, trois amendements furent déposés : le premier par M. de Janzé, le second par

1. De Fourtou. Villefort, *op. cit.*, t. III, p. 517.

M. Clapier et le troisième par le colonel Denfert-Rochereau (1).

M. de Janzé et six autres députés combattirent, dans l'amendement qu'ils déposèrent, le projet de convention, auquel ils firent les objections suivantes :

1° Ils accusèrent les auteurs du projet de convention d'avoir exagéré les chiffres de l'indemnité.

2° D'allouer à la compagnie (soit comme indemnité, soit en abandon des avances faites comme garantie d'intérêt) une rente excédant de 6.500.000 francs l'annuité due en vertu des contrats pour le prix du réseau entier.

Le produit net des 464 kilomètres de l'ancien réseau annexé avait été en 1869 de 12.637.000 francs. La valeur intrinsèque des lignes du nouveau réseau, terminées ou en construction, qui avaient subi le même sort, était de 50.914.254 francs, représentant à 5,75 0/0 une annuité de 2.927.570 francs. L'annuité correspondante aux lignes cédées n'était donc que de 15.564.670 francs.

Or, l'État en allouant à la compagnie une rente de 20.500.000 francs et en lui abandonnant les sommes à elle avancées à titre de garantie d'intérêt jusqu'à la

1. M. Denfert-Rochereau admettait bien au profit de la compagnie la propriété de la somme de 325 millions, mais il ne voulait lui en payer que l'intérêt à 5 0/0, soit une rente de 16.500.000 fr. moyennant quoi la compagnie tenait l'État quitte de tout. Ce troisième amendement, portant plus spécialement sur le mode de règlement de l'indemnité, sera étudié dans la troisième partie.

clôture de l'exercice 1871 (soit 19.669.000 fr.), lui permettait de réaliser indûment un bénéfice annuel de 6.500.000 francs ;

3° D'avoir fait entrer en ligne de compte la perte du réseau luxembourgeois. Le traité de Francfort avait laissé à la compagnie la faculté, soit de conserver ce réseau, sauf à ne pas recevoir de concessions nouvelles en France, soit de les céder à une autre compagnie française ou étrangère ;

4° Les faits de guerre n'ouvrent pas de droit à indemnité au profit des victimes (1). Les dégâts causés par les armées belligérantes ne pouvaient pas, en conséquence, figurer au nombre des réclamations adressées au gouvernement par la compagnie ;

5° Le traité prévoyait le rachat intégral de la conces-

1. « Pourquoi accorder des indemnités aux victimes de la guerre La guerre est un fléau, il n'est pas le seul : il existe d'autres fléaux dont les victimes méritent un égal intérêt.

» Il faut, dit-on, faire une distinction ; c'est un fléau résultant du fait de l'État ; or l'État doit indemniser les dommages qui résultent de son fait.

» Mais l'État agit dans l'intérêt public pour la défense du pays. Ce faisant, il remplit son devoir et remplissant son devoir, il ne peut être passible d'aucune indemnité.

» En outre, il y a à chaque instant des dommages causés par le fait de l'État et qui restent sans indemnité. C'est le résultat d'une nécessité publique et chacun est obligé de la subir lorsqu'elle l'atteint.

» Le fait de guerre n'a jamais été défini par aucune loi, par aucun monument de législation, ce qui rend les appréciations très difficiles » (Clapier, Villefort, *op. cit.*, III, p. 432. — Denormandie, *ibid.*, p. 434).

sion de la Compagnie de l'Est. C'est pour cela et les charges extraordinaires qui de ce fait allaient incomber à l'État français que l'Allemagne avait donné 325 millions et non pas seulement pour indemniser la compagnie.

Se basant sur l'article 1^{er} § 1 des articles additionnels du traité de Francfort ainsi conçu : « Le gouvernement français usera de son droit de rachat de la concession donnée à la Compagnie du chemin de fer de l'Est. Le gouvernement allemand sera subrogé... », M. de Janzé proposait le rachat total de la Compagnie (1) et il y voyait les avantages suivants :

1. Déjà, en 1872, une proposition de rachat avait été émise. Le 3 février, Gambetta déposa un projet de loi ainsi conçu :

Article premier. — A partir de la promulgation de la présente loi, le gouvernement exerce son droit de rachat sur les chemins de fer conformément aux articles 36 et 37 du cahier des charges.

Art. 2. — Les chemins de fer rachetés et à racheter par l'État seront donnés en hypothèque avec affectation spéciale et privilégiée à l'emprunt de 5 milliards qui sera émis pour la libération du territoire.

Cette proposition était destinée à permettre au gouvernement français de trouver des fonds d'emprunt à de meilleures conditions.

« Si la France, sur sa simple signature emprunte à 6 o/o, on peut affirmer que, sur hypothèques, elle empruntera à de meilleurs cours... 5 1/2 o/o... »

Combattue par Pouyer-Quertier, cette proposition fut retirée le 19 février 1872.

Elle avait le grave inconvénient de modifier la politique française jusque-là suivie en matière de chemins de fer. « La nue propriété des chemins de fer, telle que les conventions la réservaient à l'État, était évidemment une des bases les plus solides du crédit public. Il n'était pas indispensable de gager directement l'emprunt sur les chemins de fer, tout le monde sachant que le retour normal à l'État des lignes concédées devait avoir pour effet d'amortir, *ipso facto*, une forte part de la Dette publique. »

(Thèse Astre)

Les charges afférentes à l'État ne devaient pas être augmentées, mais diminuées — et cela dès l'exercice 1873 (matériel mis à part) — car l'annuité de rachat étant estimée à 19 millions et les frais d'exploitation devant être diminués de 10 0/0, l'excédent des ressources sur les dépenses serait de près de 10 millions.

L'avenir serait en outre sensiblement amélioré par l'amortissement progressif des titres substitué au paiement continu d'une rente de 20.500.000 francs, et par la majoration que l'État obtiendrait sur le fermage, grâce à l'escompte des plus-values futures du réseau.

L'exploitation serait mise aux enchères, sur un nouveau cahier des charges.

La commission repoussa cette proposition :

1° L'indemnité complémentaire que signalait M. Janzé correspondait, en effet, aux pertes complémentaires signalées dans le rapport (1) ;

2° Le rachat n'était pas pratique, car les conditions

1. Ces pertes comprennent :

- 1° La valeur des objets mobiliers, outillages et approvisionnement retenus par l'Allemagne ;
- 2° Pertes du séquestre ;
- 3° Perte du réseau luxembourgeois ;
- 4° Frais de reconstruction des gares de tête et ateliers ;
- 5° Dommages causés par les belligérants ;
- 6° Morcellement du réseau ;
- 7° Obligation pour la compagnie de construire 321 kilomètres de chemins nouveaux sans subvention ;
- 8° Détournement du trafic de transit pendant plusieurs années et sacrifices à faire par la compagnie pour le reconquérir.

(Voy. *supra*)

auxquelles aurait dû être contracté l'emprunt destiné à faire face au paiement de l'indemnité de rachat eussent été particulièrement onéreuses. Les capitaux étaient chers; or, les capitaux engagés par la Compagnie de l'Est coûtaient 3,72 0/0, amortissement compris (1). L'Etat ne pouvait pas emprunter dans des conditions plus favorables, une compagnie nouvelle non plus, car quoiqu'on fasse, un rachat de cet ordre aboutit nécessairement à un emprunt;

3° Comme conséquences: devait-on admettre que l'État entreprît directement l'exploitation? Cette hypothèse eût présenté de graves inconvénients et les auteurs de la proposition de rachat ne paraissaient d'ailleurs pas incliner vers cette solution. Devait-on, au contraire, morceler le réseau en plusieurs petites compagnies ou admettre une nouvelle compagnie? « Pourquoi alors évincer la Compagnie de l'Est, habile et expérimentée, ayant un personnel d'élite, un crédit puissant et lui substituer une compagnie improvisée (2)? »

4° Enfin, de nombreuses erreurs étaient à relever dans l'amendement. Dans le calcul de l'indemnité à payer était omis l'amortissement du capital-actions, les charges afférentes aux obligations, le remboursement du matériel. Le rachat eût entraîné une dépense

1. Rapport de la commission. Villefort, *op. cit.*, t. III, p. 497.

2. *Ibid.*, p. 497.

annuelle de 70.774.000 francs pour une recette de 56.274.000 francs, soit une charge de 14.500.000 francs.

Le second amendement, déposé par M. Clapier, ne parlait pas de rachat, mais il proposait d'allouer à la compagnie une indemnité annuelle de 15.500.000 fr. pour couvrir les pertes occasionnées par l'amputation de son réseau. Cette indemnité représentait, d'une part, la somme destinée à maintenir les 29.000 francs de revenu kilométrique réservé aux lignes de l'ancien réseau situées en territoire annexé (444 kil.) et d'autre part à payer l'intérêt de la somme employée pour la construction de la portion cédée du nouveau réseau. M. Clapier reprenait donc le principe qui avait été posé dans la première partie de l'amendement de Janzé.

Outre cette rente de 15.500.000 francs, M. Clapier consentait à accorder une indemnité à la compagnie pour les approvisionnements qui lui avaient été enlevés et les pertes du séquestre, mais il refusait toute indemnité en ce qui concernait l'abandon du réseau luxembourgeois qui, disait-il « n'a produit que des pertes ».

Donc l'État devait payer immédiatement à la Compagnie de l'Est une rente de 15.500.000 francs. Mais cette dernière lui devait de son côté une somme de 95 millions qu'il lui avait consentie à titre d'avances. Il fallait compenser.

Quant aux concessions dont il était question dans le projet de convention, elles étaient prématurées et il

fallait les ajourner. En outre, l'assemblée devait conclure au rejet de la garantie, qui permettait à la compagnie d'émettre sans limite des obligations « dont l'intérêt, grâce aux comptes de premier établissement, finit par peser de tout son poids sur l'État » (1).

La discussion du projet de loi commença le 27 mai 1873 et se poursuivit au cours des séances des 28 et 29 mai, 9, 11, 12, 14, 16 et 17 juin 1873.

M. de Fourtou, ministre des Finances, présenta à la tribune la défense du projet de convention tel qu'il avait été élaboré par la commission. Il se servit des arguments suivants qu'il reprit et compléta encore par la suite, après avoir quitté son portefeuille :

1° Le projet de convention n'accorde pas d'indemnité complémentaire à la Compagnie de l'Est (2).

En effet, les avantages qui semblent accordés à la compagnie par le fait qu'on lui servirait une rente à un taux excessif, proviennent uniquement de la surélévation du taux de l'argent à un moment de crise et la compagnie n'a pu tirer un bénéfice de cet intérêt élevé, car « s'adressant elle-même au public » pour trouver les sommes dont elle avait de suite besoin, « elle est obligée de payer des intérêts qui constituent une charge correspondante à l'avantage qu'elle reçoit ».

1. Villefort, *op. cit.*, p. 508. Clapier.

2. Villefort, *op. cit.*, III, p. 509, 516, 517, 518, 519, 523. M. de Fourtou à la tribune.

Subsidiairement, s'il y avait une indemnité complémentaire, celle-ci se trouverait justifiée :

1° Par le séquestre. Le gouvernement allemand s'est en effet déclaré débiteur, vis-à-vis la compagnie des pertes causées par le séquestre et il a chargé le gouvernement français de payer à la compagnie la somme qu'elle aurait à réclamer de ce chef, soit 37 millions, la compagnie renonce à réclamer cette indemnité dont le gouvernement français est débiteur.

2° La Compagnie de l'Est a dû renoncer à l'exploitation du réseau luxembourgeois et une indemnité lui est due à la fois pour les dommages directs résultant de son éviction et pour la perte du trafic que les lignes luxembourgeoises devaient amener sur son propre réseau. Le rapporteur de la commission des chemins de fer avait évalué à 51 millions le bénéfice que la compagnie pouvait en retirer pendant les quarante-deux ans d'exploitation auxquels sa concession lui donnait droit. Or, la compagnie renonce à toute indemnité de ce chef.

3° Elle renonce aux indemnités qu'elle aurait pu réclamer du fait des dommages de guerre et dont les autres compagnies ont été indemnisées (V. *supra*, p. 62 et suiv.). Elle pouvait, en effet, réclamer une indemnité totale pour les dommages à elle causés par l'autorité française (5.690.000 fr.) et recevoir une indemnité partielle (accordée aux départements et particuliers atteints

par l'ennemi, loi du 7 avril 1873) pour les pertes que lui avaient causées les Allemands.

Toutes ces diverses sources de demandes d'indemnités atteignaient le chiffre de 90 millions et en renonçant à ces créances, la compagnie donnerait l'équivalent en compensation à une indemnité complémentaire s'il y en avait une.

En outre, au moment où la guerre a éclaté, la compagnie avait encore 160 kilomètres à exécuter, pour lesquels une subvention de 27 millions lui avait été accordée. Le projet lui impose la construction de 358 kilomètres de nouvelles lignes sans aucune subvention.

Enfin, il n'est donné à la compagnie aucune indemnité pour le morcellement de son réseau, pour le grave préjudice résultant de la disproportion entre l'ancien et le nouveau réseau et pour les dépenses considérables qui lui seront imposées par la reconstruction de ses gares de tête et ateliers.

II. — Abordant en suite l'étude des faits et la discussion juridique, M. de Fourtou admettait : 1° que le gouvernement français n'avait été que le mandataire de la Compagnie de l'Est et que l'indemnité totale stipulée par le traité de Francfort lui appartenait ; 2° que cette indemnité appartenait à la compagnie en capital et que la substitution à ce capital *d'une rente temporaire* ne pouvait être acceptée par la compagnie que de son plein gré et à titre de transaction.

Le gouvernement français n'a été que le mandataire de la compagnie. En effet, il était impossible de concevoir que cédant une propriété privée le gouvernement français fixât un prix de cession d'accord avec le gouvernement allemand et voulût ensuite payer un prix différent à la compagnie dépossédée. D'ailleurs, les représentants de la compagnie, MM. Ledru et Regray, s'étaient constamment tenus à côté de nos négociateurs à Bruxelles et à Francfort. On leur communiquait toutes les propositions du gouvernement allemand, on les examinait avec eux et « dès ce moment il était tacitement entendu que le prix de rétrocession qu'on obtiendrait du gouvernement allemand serait en même temps le prix du rachat que l'on accorderait à la Compagnie de l'Est ». Le gouvernement français n'a donc été que le mandataire tacite de la compagnie et simplement l'intermédiaire du paiement.

L'indemnité stipulée appartenait donc entièrement à la compagnie. En effet, il y a sur les chemins de fer deux droits distincts : 1° le droit de jouissance et d'usufruit appartenant à la compagnie concessionnaire ; 2° la nue propriété appartenant à l'État. Or, l'indemnité ne pouvait nullement s'appliquer aux droits de l'État, pas plus qu'il n'y avait eu lieu à indemnité pour les canaux, routes et forêts, mais seulement à une propriété particulière. De plus, on pouvait invoquer le texte même du traité et en interpréter l'esprit : « ... le gouvernement

français. . *aura acquis...* » L'indemnité s'applique donc seulement aux droits que le gouvernement français aura à acquérir, c'est-à-dire au droit de jouissance dont la compagnie était investie et non pas aux droits qu'il possédait déjà, c'est-à-dire à son droit de nue propriété;

Cette indemnité appartenait à la compagnie en capital et elle n'était pas tenue de restituer ce capital en fin de concession comme représentant les bénéfices que la compagnie aurait dû retirer de son droit de jouissance pendant le reste de sa concession sur le réseau annexé (1). C'est donc à titre de *transaction* que la compagnie acceptait : 1^o la substitution d'une rente au capital auquel elle avait droit ; 2^o une rente ayant la forme d'une annuité terminable, expirant avec sa concession et faisant à cette époque retour à l'État.

III. — L'abandon à la compagnie, par le gouvernement, d'une partie de la créance constituée par ses avances à titre de garantie d'intérêt est justifiée (2).

En 1871, les avances consenties par l'État à la Compagnie de l'Est se montaient à 95 millions, ce qui, avec

1. « L'usufruit se compose : 1^o du droit en vertu duquel il s'exerce ; 2^o des avantages que l'exercice de ce droit procure. Le droit de jouir s'exerce pour la compagnie pendant quatre-vingt-trois ans ; il fait retour au bout de quatre-vingt-trois ans à l'État qui avait déjà la nue propriété, mais les bénéfices procurés par ce droit de jouissance restent la propriété de la compagnie. » (De Fourtou à la tribune, Villefort, *op.cit.*)

2. *Ibid.*, p. 520, 521, 522.

l'intérêt à 4 0/0 portait le chiffre de sa créance à 106 millions.

A la fin de 1869 les excédents de recettes de l'ancien réseau, c'est-à-dire du revenu réel sur le revenu réservé, étaient de plus de 15 millions et les insuffisances du nouveau réseau de 19 millions. L'ancien réseau avait versé au compte du nouveau 15.640.244 francs (1) et on pouvait prévoir le moment où l'excédent du revenu réel de l'ancien réseau sur le revenu réservé, ajouté au revenu propre du nouveau réseau dépasserait la garantie du nouveau réseau et permettrait à la compagnie de commencer à rembourser à l'État ses avances.

Mais la guerre avait enlevé à la compagnie les parties les plus productives de son ancien réseau « l'instrument de libération de la Compagnie de l'Est vis-à-vis de l'État ». La date du remboursement se trouvait considérablement reculée, à trente, quarante ans, peut-être même davantage. Dans ces conditions, il était équitable de remettre à la compagnie, par compensation, une partie de la dette dont elle se serait libérée à l'aide de cet instrument et en proportion de ses pertes. Elle avait dû abandonner 46 0/0 de son ancien réseau. Il était juste de lui abandonner 46 0/0 de sa dette envers l'État.

IV. — Enfin de nouvelles concessions étaient indis-

1. Système du « déversoir », loi de 1858.

pensables, afin de rappeler sur le territoire français le grand courant de transit commercial de la Hollande et de la Belgique vers la Suisse. Il fallait ouvrir une grande artère d'importation en France des charbonnages du Nord, d'exportation pour les produits de Meurthe et-Moselle. Les lignes de Sedan vers Bouillon, de Longwy à Arnaville, d'Aillevilliers à Lure, de Petit-Croix à la frontière suisse étaient des lignes de reconstitution (1).

Les arguments de l'opposition furent alors repris par M. de Ventavon (2).

I. — Les 325 millions formant l'indemnité n'appartiennent pas entièrement et de plein droit à la Compagnie de l'Est, car ils représentent non pas les 840 kilomètres cédés, mais une partie des sacrifices que le gouvernement français sera obligé de faire pour racheter la concession entière.

En effet, le gouvernement allemand qui voulait le réseau d'Alsace-Lorraine ne pouvait pas s'en emparer de vive force. Il avait obligé le gouvernement français à user de l'article 37 du cahier des charges de la compagnie qui prévoit le rachat. « Or, cet article prévoit le rachat total et non partiel (3). L'État français devait

1. De Fourtou, *ibid.*, p. 524.

2. M. de Ventavon, *ibid.*, p. 525.

3. Il est en effet constant que toutes les parties du réseau concédé à une même compagnie sont solidaires et ne peuvent être rachetées l'une sans l'autre. Elles forment à cet égard un tout

donc racheter la concession entière et c'est afin que le gouvernement français usât de son droit de rachat que le gouvernement allemand a consenti à réduire de 325 millions l'indemnité de 5 milliards (1). »

Cet argument est aisé à réfuter. En effet, les termes mêmes du traité qui ne visait que la subrogation du gouvernement allemand au gouvernement français dans les droits à acquérir par ce dernier, témoignaient manifestement de l'intention bien arrêtée de la part du vainqueur de régler seulement des droits *privés* et d'en payer la valeur au moment de la cession. Dans le cas contraire, le gouvernement allemand eût accepté d'indemniser l'État français, ce qui est inadmissible (2).

II. — Les négociateurs français du traité de Francfort n'étaient pas les mandataires de la Compagnie de l'Est. « Ils n'étaient que les représentants de la France et ne

absolument indivisible. On conçoit, en effet, que les concessionnaires ne puissent être exposés à se voir dépouillés de leurs lignes fructueuses, sans être en même temps débarrassés des lignes peu productives. Les rachats partiels ne peuvent être effectués qu'à titre exceptionnel, en vertu de stipulations expresses des actes de concession ou en vertu d'un accord ultérieur (Picard, *Nouv.*, t. II, p. 573).

En général, les actes de concession renferment des clauses formelles à cet égard.

Le cahier des charges type porte (art. 17) la « faculté de racheter la concession *entière* ». De même les conventions des 21-26 juin 1857 avec la Compagnie du Nord (art. 14); du 19 juin 1858 avec la Compagnie d'Orléans (art. 16), avec la Compagnie P.-L.-M. (art. 15), du 1^{er} août 1857 avec la Compagnie du Midi (art. 13).

1. M. de Ventavon, *ibid.*, p. 525.

2. Picard, *op. cit.*, t. II, p. 71.

pouvaient stipuler que pour elle (1). » — « La somme offerte a été d'abord de 90 millions. La compagnie eut-elle accepté un arrangement sur cette base ? Les négociateurs français ont traité à forfait, au nom de la France, engageant sans doute l'État à indemniser dans la mesure du juste la Compagnie de l'Est, mais n'entendant en aucune manière donner à la compagnie les 325 millions qu'à force d'efforts ils ont arraché au gouvernement allemand... Les Allemands n'auraient pas donné 325 millions car c'eût fait ressortir le kilomètre à 692.000 francs » (2). « ... Même dans la pensée de la compagnie, les 325 millions donnés par la Prusse n'ont pas été le prix convenu à forfait des chemins de fer dont le gouvernement allemand exigeait la cession ; si la compagnie réclame 19 millions d'excédent (3), c'est que sa part n'a pas été faite par le traité de Francfort (4). »

III. — L'État ne doit à la compagnie que l'équivalent de son revenu perdu.

Il ne s'agit pas ici, en effet, d'une cession volontaire faite par la France de la chose d'autrui ou d'une expropriation pour cause d'utilité publique, mais d'une cession conséquence d'un fait de guerre. On doit donc se

1. M. de Ventavon, *ibid.*, p. 528.

2. M. de Ventavon, *ibid.*, p. 529.

3. Il s'agit là de l'abandon d'une partie de la créance de l'État à titre d'avances.

4. M. de Ventavon, *ibid.*, p. 530.

placer sous l'empire des règles applicables aux cas de force majeure.

D'après l'arrêt de la Cour de cassation du 15 mai 1861, les compagnies n'ont ni droit d'usufruit, ni droit d'emphytéose; elles n'ont qu'un droit purement mobilier : celui de percevoir les revenus des chemins de fer pendant la durée de la concession. Aux termes de l'article 1 de la loi de 1845, les chemins de fer appartiennent à l'État comme dépendances du domaine public.

On se trouve seulement en présence d'un contrat de louage. Or, en matière d'éviction partielle, c'est l'article 1722 du Code civil qui s'applique, lequel article n'est qu'une application du principe général de l'article 1148 : en cas de force majeure, il n'y a pas lieu à dommages-intérêts.

Donc il n'est rien dû à la compagnie. Mais, comme c'est le gouvernement qui a pris en mains la défense des intérêts de la compagnie, il lui doit néanmoins l'équivalent des droits qu'elle eût pu faire valoir.

La compagnie, par éviction partielle, a perdu une partie de son revenu : ce qu'il lui faut, c'est l'équivalent de son revenu (1). Il ne lui est dû aucun capital, pas plus qu'il ne lui en serait dû dans le cas où l'éviction se serait opérée de par la volonté de l'État exer-

1. En ce sens, amendement Clapier.

çant son droit de rachat total. Dans ce cas, en effet, la compagnie aurait eu droit seulement à un revenu égal au revenu moyen des sept dernières années de son exploitation jusqu'à la fin de sa concession. *A fortiori*, une éviction résultant de la force majeure ne peut lui donner plus de droits (1).

L'État ne doit donc à la compagnie que l'équivalent de son revenu perdu. Or, en 1869, les 464 kilomètres de l'ancien réseau ont produit 12.037.000 francs. Les dépenses d'établissement des nouvelles lignes se sont élevées au chiffre de 50 914.250 francs, dont les intérêts et l'amortissement au taux de 5,76 0/0 représentent un revenu de 2.926.370 francs, soit en tout une annuité de 15.564.803 francs, jusqu'en fin de concession.

Ce raisonnement, séduisant en sa forme, reposait cependant sur des bases contestables :

1^o Tout d'abord, l'assimilation de la dépossession de la compagnie à un fait de guerre et du fait de guerre à un cas de force majeure, était tout au moins discutable. Il ne faut pas oublier, en effet, que le gouvernement français s'était, *de plano*, substitué à la compagnie dans la défense de ses intérêts. Nous ne reviendrons pas sur ce point, mais de toute manière le gouvernement allemand n'aurait pu déposséder la compagnie de par

1. Villefort, *op. cit.*, p. 532.

sa seule volonté et sans indemnité. Il y avait là, non pas destruction d'une chose, mais cession de droits. De plus, le fait de guerre, qui résulte de la volonté des Etats et qui engage leur responsabilité, ne pouvait s'assimiler à un cas de force majeure, car, dans ce cas, le gouvernement eût été dans une même cause juge et partie. Il y avait là, tout au moins, quelque chose de choquant. En outre, on ne peut appliquer l'article 1722 du Code civil que lorsque le propriétaire a été étranger à la perte de la chose. Or, dans l'espèce, le gouvernement français est en partie l'auteur de la perte de la chose, ayant accepté la responsabilité de la cession. En tous cas, le gouvernement français, ayant cédé le droit de bail du fermier, doit restituer le prix de la cession (1).

2° Si on se trouve seulement en présence d'un contrat de louage et si, dans ce cas, il n'est rien dû à la compagnie pour éviction, mais seulement une diminution du bail dû par le locataire, les Allemands sont fondés à exercer une répétition de l'indu. Le gouvernement français a touché en trop ce qui ne lui était pas dû : à savoir une indemnité pour la perte d'une portion de son domaine public (2) ;

1. En ce sens, Méline, Villefort, *op. cit.*, p. 540.

2. « Les Allemands ont formellement dit : « Je n'admets d'indemnité que pour la Compagnie de l'Est et d'autre part le négociateur français, sans en rien dire, se croit autorisé à traiter à la fois pour la compagnie et pour l'État et fixe dans son esprit la part

3^e La théorie de M. de Ventavon, qui fait consister le droit de concessionnaire en un simple droit de louage, est en contradiction avec la doctrine générale des auteurs et d'autres arrêts de la Cour de cassation (1). Sans doute, cette théorie a été très controversée et depuis la création des chemins de fer, le point de vue a successivement changé d'aspect (2), mais à l'heure

d'indemnité qui revient à chacun dans le chiffre des 325 millions. » Si on admet cette restriction, on s'expose à une revendication de la part du gouvernement allemand pour ce qui aurait été donné au gouvernement français. »

1. En ce sens, Cass., 5 nov. 1867. D. 1868.1.117.

2. Dès l'apparition des premières voies ferrées, elles ont le caractère d'industrie privée. Toutefois, le concessionnaire a l'exercice du droit d'expropriation (dérogation au principe que l'expropriation appartient exclusivement à l'État).

En 1833 (loi du 26 avril 1833), apparaît l'idée de domanialité publique des voies ferrées en ce sens que les concessions deviennent temporaires et après leur expiration l'État devient le propriétaire.

En 1838 est consacrée la faculté du rachat.

La loi du 11 juin 1842 abandonne l'idée de concession. « L'État reste propriétaire du chemin, il le donne à loyer. Ce n'est plus une concession qu'il accorde, mais simplement un bail qu'il consent... » (Paroles de M. Teste ministre des Travaux publics. *Moniteur universel*, 8 février 1842). Ici, c'est donc un pur contrat de louage.

La loi du 15 juillet 1845 est un retour au régime des concessions. Elle devient une *res in usu publico*, classée dans la grande voirie, ce qui équivaut à une déclaration de domanialité publique.

L'arrêt du 15 mai 1861 (Cass. D. 1861.1.225) n'admet, au profit des compagnies, ni droit réel d'usufruit, ni d'emphytéose, mais un droit purement mobilier. Les compagnies ne font que se charger d'une entreprise de travaux publics sous la direction et pour le compte de l'État qui les reçoit après achèvement et indemnise les compagnies en leur concédant pour un temps limité la perception des tarifs. N'ayant qu'un simple droit mobilier limité à la perception du péage, ce droit est essentiellement révocable par l'administration à charge d'indemnité ; au contraire, si la compa-

actuelle il semble admis que le droit des compagnies est un droit d'usufruit, qui pour beaucoup va même jusqu'à l'emphytéose.

Or, d'après la loi du 3 mai 1841, « dans le cas d'usufruit une seule indemnité est fixée par le jury, eu égard à la valeur totale d'un immeuble. Le nu propriétaire et l'usufruitier exercent leurs droits sur le montant de l'indemnité au lieu de l'exercer sur la chose, l'usufruitier sera tenu de donner caution ».

De cette disposition, il résulte que la Compagnie de l'Est, usufruitière, peut exiger de l'État, aux termes du

gnie était propriétaire, elle ne pourrait être dépossédée que par expropriation (thèse Mariotte, p. 63).

De nombreux arguments ont été soulevés par les partisans du droit de propriété (en ce sens, M. Dumay, *Étude sur les concessions de chemins de fer en France*).

Le chemin de fer est construit par la compagnie sur un terrain qui lui appartient. Elle l'a acheté, l'État n'intervenant que pour la déclaration d'utilité publique. Mais cette propriété est subordonnée au service public en vue duquel la voie a été construite. A l'expiration de la concession, l'État sera subrogé aux droits de la compagnie, c'est-à-dire au droit de propriété et s'il veut retirer avant l'expiration à la compagnie le bénéfice de sa concession, il sera obligé de racheter le chemin de fer. La compagnie vend. Donc elle est propriétaire. Il y'a donc une sorte de dédoublement de ce droit de propriété : un droit supérieur de propriété inaliénable et compris dans le domaine public et un droit de propriété utile qui comprendrait tous les revenus de la concession (*ibid.*, p. 69).

Enfin d'autres auteurs sont partisans d'un droit réel au profit des concessionnaires. C'est un droit d'usufruit pour les uns (Cotelle, *D. adm.*, t. I, n° 19, t. II, n° 4 et 5, t. IV, n. 57), pour les autres, c'est un véritable droit d'emphytéose, car le concessionnaire a le droit de changer la matière de la chose sur laquelle porte son droit.

droit commun, la remise des 325 millions qu'elle peut encaisser (même en admettant qu'elle dût les restituer plus tard) (1) ;

4° Subsidiairement, en admettant que le droit de la compagnie soit un bail, le gouvernement français avait cédé au gouvernement allemand le droit au bail de la Compagnie de l'Est sur le réseau d'Alsace-Lorraine et avait touché le prix de la cession du bail. « Or, quand on cède le droit de bail d'un locataire, on est tenu en justice de restituer le prix de sa cession (*interruption*). — Non, indemniser. — Le meilleur moyen d'indemniser, c'est de restituer le prix reçu. De deux choses l'une : ou le prix de cession est l'équivalent de la valeur du bail cédé ou il ne l'est pas ; s'il l'est, vous devrez le restituer intégralement, s'il ne l'est pas, vous le devriez encore, car le gouvernement français ne doit pas faire de bénéfice résultant de la rétrocession du réseau d'Alsace-Lorraine (2). »

IV. — Enfin, reprenant les arguments de M. de Janzé et les développant, M. de Ventavon contestait le principe d'une indemnité complémentaire, la trouvant injustifiée. Il ajoutait :

1° Que la somme de 2.295.000 francs, évaluation des approvisionnements, mobilier des gares et outillage des ateliers était comprise dans le revenu remboursé ;

1. En ce sens Méline, *Journ. off.*, p. 3420.

2. M. Méline à la tribune, *Journ. off.*, 1873, p. 3421.

2° Que l'évaluation des pertes du séquestre avait été exagérée : 37 millions pour sept mois. Or, l'année précédente, le revenu total de la compagnie n'avait été que de 12 millions pour les lignes cédées et de 12 millions pour les autres ;

3° Que les pertes résultant de l'abandon du réseau luxembourgeois étaient nulles. Dans une délibération du 18 avril 1868, la compagnie s'exprime ainsi : « Depuis le commencement de l'année dernière, nous avons organisé sur le réseau luxembourgeois le service sur des sections nouvelles dont l'exploitation nous constitue en perte pour l'exercice 1867 et paraît devoir être onéreux encore pour quelques années... Nous avons fait remarquer à M. le ministre des Travaux publics combien il serait peu conforme à l'équité de laisser à la charge de nos actionnaires les pertes éventuelles de l'exploitation Guillaume-Luxembourg (1). » L'exposé des motifs de la loi du 11 juillet 1868 constate que le revenu de 3 millions pour 238 kilomètres représente une dépense de 23.000 francs par kilomètre. Or, le revenu étant de 19.000 francs, il en résulte une perte de 4.000 francs par kilomètre, soit pour 238 = 952.000 fr. La compagnie a volontairement cédé le réseau luxembourgeois, abandonnant ainsi une exploitation onéreuse ;

4° Que les 14 millions indiqués pour les gares termi-

1. Villefort, III, *op. cit.*, p. 536.

nus et ateliers de tête étaient compris dans le revenu remboursé ;

5° Qu'enfin, il n'y avait pas lieu de faire entrer en ligne de compte la perte de 27 millions de subventions affectés à des lignes à construire en territoire annexé, l'objet de ces subventions n'existant plus.

Pour ce qui est de l'argument relatif à l'exagération des pertes du séquestre, M. Méline fit justement remarquer que : « ... qui dit transaction dit arrangement sur certains points, dans lesquels une partie cède à l'autre quelque chose sur quelques points pour obtenir sa revanche sur d'autres. La Compagnie de l'Est n'a pas dit que 37 millions étaient un chiffre mathématique, absolu, sur lequel on ne pouvait pas discuter..., car ces 37 millions correspondent non pas aux recettes nettes, mais aux recettes brutes, c'est donc un chiffre d'appréciation. La compagnie s'est bornée à dire qu'elle pourrait réclamer ces 37 millions, qu'elle pourrait justifier de ses dommages en demandant à l'Allemagne les états qui les établissent, mais comme elle transigeait, elle s'est contentée de les indiquer en bloc sans les réclamer directement (1). »

Quant au réseau luxembourgeois, il ne faut pas oublier les efforts de la compagnie pour en réserver l'exploitation et il faut songer qu'au début de toute entre-

1. M. Méline à la tribune, *Journ. off.*, 1873, p. 3421.

prise industrielle de longue haleine, c'est par des sacrifices qu'il faut commencer. « M. de Ventayon dit que la Compagnie de l'Est ne faisait pas de bénéfices. Il confond deux choses essentielles : les débuts de l'exploitation d'une ligne de chemins de fer et l'avenir de cette ligne (1). » La compagnie a fait des dépenses considérables, mais le revenu kilométrique avait subi une progression constante (2).

En outre, la compagnie avait tous ses ateliers en Alsace-Lorraine. Ils servaient non pas seulement au réseau alsacien-lorrain, mais à tout le réseau. La compagnie allait être obligée de refaire ses ateliers pour continuer l'exploitation du réseau qui lui restait ; elle allait être forcée de refaire ses gares de tête qui lui manquaient.

Enfin, la compagnie endossait toutes les responsabilités, notamment la garantie contre les réclamations des créanciers de la compagnie, notamment des obligataires.

M. de Janzé prit alors le parti de faire appel à M. Pouyer-Quertier qui avait conduit les négociations à Francfort, et de lui demander s'il avait cru agir comme mandataire de la compagnie ou comme représentant de

1. *Ibid.*, p. 3422.

2. En 1868	revenu kilométrique.....	19.624 fr.
1869	— — —	24.850 fr.
1870	— — —	24.867 fr.

l'État (1). Dans le premier cas, nos plénipotentiaires auraient traité comme intermédiaires, personnes interposées entre l'État allemand et la compagnie. L'État, ayant reçu en vertu du traité une somme qui représentait seulement la valeur industrielle de la partie perdue par la compagnie, n'aurait eu qu'à la remettre à la compagnie, quelle que fût cette somme. Dans le second cas, les plénipotentiaires auraient au contraire traité d'une obligation de faire, de l'usage d'un droit que l'État français devait appliquer à la compagnie et les 325 millions auraient représenté les risques de cette obligation d'opérer le rachat intégral du réseau de l'Est.

M. Pouyer-Quertier répondit que jamais il n'avait cru agir comme mandataire de la compagnie, mais seulement qu'il avait traité au nom de l'État et au mieux de l'intérêt général, que dans ces conditions les 325 millions représentaient non seulement les pertes de la compagnie, mais les intérêts de l'État et qu'il convenait de ne payer à la compagnie qu'une somme correspondant à la valeur de ses lignes et aux dommages causés par la guerre. M. Pouyer-Quertier fit en outre remarquer que l'État étant créancier de la compagnie d'une somme de 122 millions à titre d'avance d'intérêt, il convenait, puisque une partie du gage qui était affecté

1. Villefort, *op. cit.*, III, p. 540.

à cette créance disparaissait, d'exiger le remboursement par la compagnie d'une partie de sa dette proportionnellement à l'étendue des pertes subies (1).

1. « A Francfort, nous n'avions qu'un mandat : nous représentions la France et nous n'avions aucune espèce de mandat de la compagnie. Si nous avons eu avec ses ingénieurs de rares entrevues, c'était uniquement pour avoir des renseignements.

» Nous n'étions pas devant un tribunal..., mais en face de nos vainqueurs qui défendaient leurs intérêts contre ceux de la France, Quel était notre devoir ? C'était de défendre non seulement les intérêts de la compagnie, mais encore ceux de l'État, complètement solidaires de ceux de la Compagnie. Nous stipulions au point de vue de l'intérêt général et nous défendions autant que nous le pouvions les propriétés françaises (Villefort, *op. cit.*, p. 541).

» Les 325 millions ne représentent pas que des kilomètres, mais les intérêts de l'État, les indemnités aux tiers, toutes marchandises et approvisionnements abandonnés... Il n'y a donc pas seulement la part qui revient à la Compagnie de l'Est. En effet, la moyenne kilométrique de l'Est est dépassée de 60.000 francs et même avec le matériel roulant restitué de 75 000 francs (*ibid.*, p. 544).

» Il faut donc, aujourd'hui, tout en payant à la compagnie ce qui lui est dû, se rembourser des garanties d'intérêt hypothéquées sur une valeur qui disparaît, s'anéantit comme gage et par conséquent l'État doit rentrer dans un tiers ou un quart, suivant le calcul exact qui en sera fait, des 122 millions dus par la compagnie comme avances, intérêts compris (*ibid.*, p. 543).

» ... J'ai toujours maintenu que la somme de 325 millions n'était pas la propriété de la Compagnie de l'Est, et que si on avait jugé que l'État n'avait pas obtenu assez à Francfort, on aurait le droit de nous demander une indemnité supplémentaire.

La compagnie, dans un de ses rapports à ses actionnaires, reconnaissait qu'elle ne pourrait pas avoir encore la certitude d'obtenir la totalité des 325 millions. Elle sentait qu'ils n'étaient pas sa propriété et qu'elle n'avait droit qu'au remboursement de ses lignes cédées, car il n'y avait pas entre la compagnie et l'État une lettre échangée, contrat, écrit, indiquant que nous fussions ses mandataires (*ibid.*, p. 545).

J'entends donc qu'on attribue à la compagnie 325 millions, moins ce qu'elle-même doit. C'est un compte à faire ; si la compagnie a perdu un tiers de son réseau qui était la garantie des avances

Mais la thèse de M. Pouyer-Quertier péchait par un point capital. Il était impossible, en effet, qu'à Francfort il eût invoqué autre chose que la défense des droits privés appartenant à la compagnie. Que l'on se rappelle, en effet, ainsi que nous l'avons vu plus haut, toutes les difficultés que nos plénipotentiaires eurent à maintenir la discussion sur ce terrain.

A chaque instant les Allemands voulaient imposer leur théorie : considérant les chemins de fer comme propriété d'État, ils entendaient les acquérir sans compensation. Tous les efforts de nos négociateurs tendaient donc à réserver une indemnité aussi équitable que possible, destinée à sauvegarder les droits d'une entreprise privée et ils n'avaient pu l'obtenir qu'en s'engageant implicitement à la rétrocéder à la compagnie au nom de laquelle ils stipulaient. C'est bien ce que voulaient dire les articles additionnels. Le gouvernement français rétrocédera au gouvernement allemand ce qu'il aura acquis de la compagnie (§ 4) et ensuite l'indemnité s'appliquera à ce que le gouvernement aura acquis de la compagnie (§ 6). Dans ces conditions, il importait peu que nos plénipotentiaires aient été ou non les mandataires de la compagnie. Il eût été particulièrement choquant de les voir, après avoir obtenu des conditions

faites par l'État, un tiers de dette rentre au Trésor public. C'est 45 millions à soustraire de 325 millions. Il reste donc 280 millions » (*ibid* , p. 546). (M. Pouyer-Quertier à la tribune).

acceptables de la part du vainqueur, en faisant ressortir qu'ils demandaient une indemnité destinée à une propriété privée, disputer à la compagnie le bénéfice de leurs stipulations. Il convenait donc bien de lui reconnaître la propriété des 325 millions, car s'il faut énergiquement défendre le droit de l'État, ce n'est jamais au détriment des droits privés.

Tels étaient les principaux arguments élevés quant au principe et à la quotité de l'indemnité à attribuer à la Compagnie de l'Est. Nous avons, au cours de notre exposé indiqué, les faiblesses de chacun d'eux. Il nous semble toutefois que l'opinion la plus solidement étayée est celle qui prévalut et qui consistait à reconnaître à la Compagnie de l'Est la propriété de la somme de 325 millions, car indépendamment des arguments secondaires, il en est un qui est vraiment irréfutable. Nos négociateurs ont traité pour une propriété privée : ils ont obtenu une indemnité qui doit s'appliquer uniquement à dédommager les pertes qui ont été causées à cette propriété, car c'est seulement le caractère privé de la Compagnie de l'Est qui a déterminé les Allemands à allouer l'indemnité de 325 millions. Cela est si vrai que les Allemands, pour échapper à l'obligation de respecter la propriété privée consacrée par le droit international, n'ont jamais invoqué qu'un argument : ils ont seulement contesté la nature de cette propriété. Si donc on avait accordée à la compagnie une somme inférieure à

celle qui a été stipulée pour elle, on se serait exposé à une demande en répétition de la part des Allemands pour la portion d'indemnité que le gouvernement français aurait conservé pour lui. Et cette demande aurait été justifiée, car il est conforme aux principes du droit international qu'un État annexant ne doit rien à un autre État, lorsqu'il incorpore par voie de conquête les biens qui font partie de son domaine.

En outre, à Francfort, les représentants du gouvernement français s'étant trouvés en face des exigences du gouvernement allemand, s'étaient chargés d'office de la défense des intérêts de la Compagnie de l'Est, compagnie privée. Sans doute, ils y avaient été forcés par les circonstances et avaient cru bien faire en parant au plus pressé, mais il n'en est pas moins vrai qu'ils s'étaient constitués son mandataire sans pouvoir, son gérant d'affaires. On se trouvait donc bien là en présence d'une stipulation pour autrui caractérisée et ce qui devait revenir à la compagnie c'était le montant de la stipulation : la compagnie ayant été contrainte d'accepter l'expropriation de ses lignes, fait accompli sans son autorisation, devait recevoir le prix qui avait été stipulé pour leur rétrocession à l'Allemagne.

Et malgré les dénégations de M. Pouyer-Quertier (1), il semble bien qu'il faille reconnaître à nos plénipotentiaires la qualité d'intermédiaires entre l'État allemand

1. V. *supra*, p. 144 note.

et la compagnie. L'Etat, ayant reçu en vertu du traité une somme représentant la valeur industrielle du réseau perdu, n'avait qu'à remettre cette somme à la compagnie.

De plus, en ce qui concerne l'obligation qu'il s'était imposée vis à-vis de la compagnie, l'État s'était engagé à user d'un droit qui ne lui appartenait pas. Il s'était engagé à user de son droit de rachat. Or ne pouvant, aux termes du cahier des charges, opérer un rachat partiel, il se trouvait dans l'alternative ou d'offrir à la compagnie la somme qui avait été stipulée à Francfort pour prix de son réseau annexé, sans pouvoir discuter le prix des lignes selon les dispositions de la clause de rachat (1), ou d'opérer le rachat total.

Sans doute, en cas de rachat total, on eût pu discuter d'une manière différente et accorder d'une part à la compagnie une indemnité pour prix du rachat et une autre correspondant aux dommages que la guerre lui avait causés, et cette dernière indemnité lui eût été attribuée au même chef que celles qui avaient été accordées aux compagnies par des lois d'ordre général (2). Dans ce cas, sans doute, on eût racheté les lignes cédées avec celles que la compagnie possédait encore, et pour chacune on eût établi le prix d'achat selon les dispositions du cahier des charges. Il est évident qu'alors

1. V. annexe, article 37 du cahier des charges.

2. V. *supra*, p. 62-63.

les 325 millions restaient la propriété de l'État qui eût consacré cette somme au rachat d'une partie du réseau, en fournissant de son côté le complément des ressources nécessaires pour mener à bonne fin cette opération. Mais puisque cette opération était écartée comme dangereuse pour nos finances et inopportune, ce point de vue disparaissait et on était bien forcé de considérer les 325 millions comme devant être attribués à la compagnie en représentation des pertes que lui avait imposées le traité de Francfort, indemnité stipulée à son profit par nos négociateurs.

Sans doute, M. Pouyer-Quertier interpellé, dit que « les 325 millions représentaient outre des kilomètres, les intérêts de l'État, les indemnités aux tiers, toutes marchandises et approvisionnements abandonnés (1). Mais aux termes de la convention, la compagnie prend ces divers chefs de responsabilité à sa charge.

En résumé, il était impossible de concevoir qu'une partie quelconque des 325 millions pût revenir à l'État français :

1° Parce qu'il était impossible de concevoir une indemnité accordée par l'État allemand à l'État français, pour des pertes ou des sacrifices quelconques ;

2° Parce que nos négociateurs avaient stipulé à

1. Villefort, *op. cit.*, III, p.544.

Francfort pour le compte de la compagnie ; ils devaient l'exécution de la gestion d'affaires.

Mais outre le point de vue strictement juridique que nous venons d'examiner, on pouvait se demander si la somme de 325 millions, bien que due par l'État à la compagnie, correspondait réellement aux pertes subies, si elle était une légitime compensation ou si au contraire elle n'allait pas faire profiter la compagnie d'un véritable bénéfice, en disproportion avec les pertes subies et les valeurs effectivement perdues.

La rente de 20.500.000 francs semblait en effet dépasser le revenu du réseau annexé qui, ainsi que le fait remarquer M. de Janzé, ne rapportait que 15 millions 564.670 francs avant la guerre. On faisait donc bénéficier la compagnie d'un revenu excédant de 5 millions ses pertes effectives ? Dans ce cas, sans doute, sans contester le principe de l'attribution à la compagnie du capital de 325 millions, eût-on pu essayer d'obtenir par voie de négociation des prétentions moindres de la part de la compagnie. Puisqu'il s'agissait d'une transaction, on eût pu arriver à convaincre la compagnie, en lui démontrant que, dans la plénitude de son droit, elle réalisait sur nos finances si appauvries un énorme bénéfice injustifié.

Mais il faut bien admettre que cette somme n'était que la stricte représentation des valeurs perdues et des dommages causés. Il y avait quelque chose de plus à

fournir à la compagnie qu'un simple équivalent au revenu du réseau perdu. Ainsi que nous l'avons vu, de nombreuses pertes complémentaires s'ajoutaient au démembrement consacré par le traité de Francfort, telles que le contre-coup de cette mutilation sur l'ensemble du réseau, l'abandon du Luxembourg, les pertes du séquestre les destructions. Tous ces chefs justifiaient le chiffre de 325 millions.

La loi du 17 juin 1873 consacra ce principe en reconnaissant la propriété des 325 millions à la Compagnie de l'Est. C'était la reconnaissance de la théorie soutenue par la compagnie par la commission centrale des chemins de fer et son rapporteur et par M. de Fourtou.

Nous allons maintenant examiner comment la même loi résolut une question importante et délicate :

Le chiffre de l'indemnité une fois admis, de quelle manière allait-on procéder pour payer à la compagnie cette indemnité ?

§ 2

LE MODE DE RÈGLEMENT

Le projet de convention accorde à la compagnie une rente temporaire, inaliénable, inconvertible, de 20 millions $1/2$. — La justification de ce chiffre.

Projet précédent (M. de Larcy, 1871). — Rente de 18.500.000 francs. —

M. Pouyer-Quertier proposait 17.000.000. Ce projet est moins avantageux que celui qui est proposé.

Les objections de l'opposition (M. de Ventavon). — La réfutation.

Plan financier de M. Pouyer-Quertier.

Ses inconvénients. M. Magne.

Autres projets.

En droit, il semble donc bien établi que la compagnie était fondée à réclamer le capital de la somme de 325 millions, montant de l'indemnité. La compagnie se contentait d'une rente : il importait maintenant de déterminer le taux auquel devait être calculée cette rente.

Le projet de convention accordait, comme nous l'avons vu plus haut, dans son article 7, à la compagnie une rente de 20 millions $1/2$, à courir du 18 mai 1871, date de la ratification du traité de paix. Cette rente était temporaire ; la compagnie ne devait en jouir que pendant la durée de sa concession et en restituer

le titre au bout des quatre-vingt-trois années lui restant à courir. Elle était inaliénable et inconvertible et elle représentait le capital de 325 millions au taux de l'emprunt du 2 juillet 1871, au prix d'émission de 79,26, soit 6,30 0/0.

Sans doute, ce taux était élevé, mais « la somme de 325 millions ayant été admise par le gouvernement allemand en paiement d'une partie de l'indemnité de guerre et défalquée du montant de cette indemnité, doit être assimilée à la partie de l'emprunt contracté par le gouvernement français dont le versement a été immédiat, et par conséquent le taux de l'emprunt doit être réglé conformément aux bases fixées pour la négociation de l'emprunt à 79,26 pour 5 francs de rente. On ne saurait, en effet, traiter la compagnie plus défavorablement que les autres souscripteurs de l'emprunt (1).

La compagnie s'était en effet trouvée d'office inscrite en tête de la liste des souscripteurs de l'emprunt :

« La compagnie a été prêteur involontaire, premier prêteur, prêteur obligé d'emprunter lui-même le capital dont il restait privé au profit de l'État. Dans cette situation, il est légitime de la traiter comme les premiers souscripteurs de l'emprunt. Si régulièrement elle eût reçu les 325 millions et les eût remis le lendemain au gouvernement français pour qu'il pût les compter à

1. Exposé des motifs du projet de loi, Villefort, *op. cit.*, III, p. 472.

l'Allemagne, elle se serait placée exactement dans la condition des premiers souscripteurs. Or, les choses se sont passées d'une manière équivalente » (1).

La surélévation du taux de l'intérêt, en outre, était le résultat d'une situation générale, de l'état du marché financier au moment de l'emprunt : La Compagnie n'avait donc pas d'avantage spécial. « D'un autre côté, la Compagnie de l'Est, s'adressant elle-même au public pour retrouver les sommes qu'elle a laissées entre nos mains, est obligée de payer des intérêts qui constituent une charge correspondante à l'intérêt qu'elle reçoit (2).

Ce projet avait été précédé d'un autre, élaboré par M. de Larcy en 1871. La compagnie recevait un titre de rente inaliénable, temporaire de 18.500.000 représentant la somme de 325.000.000, non plus au taux de 6,30 0/0, mais de 5,68 0/0 environ, taux auquel correspondait le cours de la rente au moment de l'élaboration du projet. Ce projet ne reconnaissait donc pas le principe qui avait guidé les auteurs du projet de convention du 6 janvier 1873, en n'admettant pas que la compagnie eût droit au taux exorbitant de l'époque si difficile qui avait suivi le traité de Francfort et que ce droit pût s'appliquer d'une manière rétroactive à un contrat postérieur à cette époque.

1. M. de Fourtou, *ibid.*, p. 515.

2. *Ibid.*

Mais cette manière de voir était inexacte en ce sens que la date du contrat, de l'entente entre l'État et la compagnie, n'importait en aucune manière relativement aux droits de la compagnie. Dépossédée de ses lignes le 10 mai 1871, la compagnie avait droit à partir du 10 mai 1871 à la rente ou à l'indemnité qui lui serait attribuée, et c'est à dater de ce jour que devaient se produire les effets du contrat. C'est là une obligation formelle, dont à plusieurs reprises, au cours des débats, on a semblé ne pas s'apercevoir.

De plus, ce projet, qui semblait en apparence faire réaliser une économie sensible à l'État, était moins avantageux qu'il ne semblait, car les conditions suivantes étaient admises au profit de la compagnie.

1° L'État accordait à la compagnie remise totale de sa dette : soit 42 millions d'avances au lieu des 19 prévus dans le projet de 1873. Cela revenait à abandonner 50 millions à la compagnie en capital, dont on pouvait évaluer l'intérêt à 3 millions, soit 21.500.000 de revenu (1).

2° Toutes réserves étaient faites pour les indemnités que la Compagnie pouvait avoir à faire valoir contre l'État.

3° Enfin, la construction de cinq lignes nouvelles seulement au lieu de 14 était imposée à la compagnie

1. M. de Foutou, Villefort, *op. cit.*, p. 553.

et elle recevait une subvention de 27.310.000 francs alors que le projet de 1873 ne lui en accordait aucune.

Ce projet, comme nous l'avons vu, n'aboutit pas et même en admettant, comme le proposait M. Pouyer-Quertier, la réduction de la rente de 18.500.000 à 17.000.000 francs, il était plus onéreux pour l'État que celui de 1873 : « La convention de 1874 est plus onéreuse que le projet actuel. Elle impose un sacrifice annuel de plus de 21 millions. La compagnie est d'ailleurs prête à l'accepter, mais il semble préférable de s'en tenir au projet de M. de Fourtou et de la commission (1). »

L'opposition, qui avait contesté à la compagnie ses droits sur les 325 millions, indemnité accordée à Francfort, ne devait pas manquer de s'élever contre une mesure qui accordait à la Compagnie une rente de cette somme à un taux excessif. Et c'est sur ce terrain que ses arguments prenaient une apparence séduisante. Car, accorder à la Compagnie une rente à un taux pareil, même à titre de transaction, n'était-ce pas léser le trésor, si gravement atteint déjà par les lourdes charges qui lui avaient incombé. « Nous étions, en effet, sous la menace de l'Allemagne, dit M. Pouyer-Quertier (2), de réoccuper les départements, garanties ter-

1. M. Descilligny, Villefort, *op. cit.*, p. 569, III.

2. *Ibid.*, p. 545.

ritoriales, si les premiers 500 millions n'étaient pas versés avant le 1^{er} juillet et nous avons dû emprunter à tout prix. Et c'est le taux de cet emprunt qu'on veut prendre pour base pour faire le règlement d'un compte non encore liquidé! »

M. de Ventavon contesta alors le droit de la compagnie au taux de l'emprunt de libération du territoire en ces termes :

« En admettant que les 325 millions soient dus, on ne doit en payer l'intérêt qu'au taux de 5 0/0.

» Pour emprunter les 5 milliards, il a été nécessaire d'offrir aux prêteurs 6,30 à 6,40 0/0 afin de pouvoir au plus tôt éloigner l'ennemi de la frontière française, mais était-il raisonnable de payer immédiatement l'indemnité due à la compagnie et fallait-il pour éteindre cette charge se livrer à un emprunt onéreux ? Pourquoi donner à la Compagnie de l'Est pour une période de quatre-vingt-trois ans le même taux d'intérêt qu'on consent au profit des prêteurs de l'État (1). Depuis quand un débiteur n'a-t-il pas le temps moral nécessaire à sa libération, surtout quand il s'agit d'une compagnie concessionnaire qui doit 95 millions à l'État ? (2). »

Ce qu'il y avait certainement de choquant dans l'élé-

1. *Ibid.*, p. 529.

2. *Ibid.*, p. 533.

vation du taux que la convention accordait à la compagnie, c'est surtout que cette rente était inconvertible alors que le taux de l'emprunt contracté à des conditions aussi exorbitantes pouvait être ramené dans un délai plus ou moins long, à un taux normal, par l'effet de la convention. L'État s'interdisait d'user d'une faculté à laquelle il aurait certainement recours vis-à-vis de ses autres prêteurs, il renonçait à l'exercice d'un de ses droits les plus précieux.

Mais il ne faut pas oublier que cette convention était une transaction, que l'État abandonnait certains avantages, mais que cet abandon était compensé par ce fait que la compagnie renonçait à exiger le capital de 325 millions dont elle eût pu demander le versement, les 325 millions ayant été touchés réellement par l'État, c'est-à-dire défalqués du montant de l'indemnité des 5 milliards et l'État eût été bien embarrassé de lui verser cette somme !

M. de Ventavon proposait donc de donner à la compagnie une rente de 15.564.803 francs.

C'est alors que M. Pouyer-Quertier soumit à l'assemblée une combinaison financière d'un très grand intérêt, par laquelle il proposait de rembourser à la compagnie le capital des 325 millions, en faisant intervenir la Banque de France.

La France avait emprunté à la Banque en 1871 une somme de 1.530 millions avec l'obligation de rembour-

ser chaque année 200 millions au moyen des ressources normales inscrites au budget; au 31 décembre 1871 cette dette allait être réduite à 1 milliard en chiffres ronds. Au lieu de rembourser 200 millions à la Banque par an, M. Pouyer-Quertier proposait de lui rembourser seulement 100 millions pendant trois exercices et cette combinaison permettait de rembourser la Compagnie de l'Est pendant le même laps de temps, grâce aux simples ressources budgétaires. On allongeait simplement de dix-huit mois le délai de remboursement de la Banque et ainsi on épargnait au budget une rente de 20 millions et demi à payer pendant quatre-vingt-trois ans. Ayant ainsi remboursé de suite la Compagnie de l'Est, on ne discutait plus le taux de l'intérêt à lui accorder.

M. Pouyer-Quertier faisait remarquer (1) que les 300 millions que l'on empruntait ainsi à la Banque de France allaient être employés à des constructions de chemins de fer ou à d'autres grands travaux : ils devaient ainsi passer des caisses de la Banque dans la caisse de la compagnie, puis dans celle des entrepreneurs et de là dans les mains des ouvriers : ainsi l'activité française devait profiter de toute leur circulation.

Telle était cette théorie, infiniment séduisante, qui consistait à faire avancer, par la Banque de France, le capital à verser à la compagnie, à rembourser à la

1. En ce sens Pouyer-Quertier, Villefort, *op. cit.*, p. 545.

banque cette somme au moyen de ressources budgétaires normales et à ne coûter à l'État, pour prix de l'opération, qu'un intérêt de la somme de 280 millions à 1 0/0 pendant dix-huit mois.

Mais sous son apparence simple, économique et facile, ce projet avait de graves inconvénients.

Il fallait forcer la banque à accepter ces conditions, c'est-à-dire violer un contrat avec elle consenti par l'État. Sans doute, au moment où le Trésor avait eu à faire face aux énormes obligations que la guerre lui avait imposées, la banque avait pu consentir à l'État un prêt de 1.530 millions avec de très avantageuses conditions de remboursement. Mais rien ne prouvait que ce que la banque avait fait dans un moment de crise et dans un but patriotique, pour hâter la libération du territoire, elle le ferait encore à propos d'une difficulté financière qui embarrassait le gouvernement. Il eût été trop commode et trop tentant de s'adresser à la banque chaque fois qu'une difficulté du même ordre se fût présentée. Aussi, il fallait le consentement de la banque pour porter une pareille atteinte à son contrat, pour obtenir d'elle une nouvelle avance sous forme de recul de l'amortissement et la banque ne l'eût peut-être pas admis ainsi. Si donc le gouvernement s'était trouvé engagé dans cette voie, il eût dû exercer une pression sur la banque, lui forcer la main pour ainsi dire et on fût arrivé en fait à une violation

du contrat qui avait permis à nos finances de trouver 1.530 millions à un moment où elles étaient fort embarrassées.

En ne maintenant pas l'amortissement comme il avait été stipulé au contrat, on commettait une faute. On s'engageait dans une voie dangereuse, car la tentation eût été forte de procéder à des réductions dans le chiffre des remboursements chaque fois qu'un cas délicat se fût présenté. C'était prolonger une dette alors que l'on avait senti que cette dette était sacrée et que son remboursement devait comporter tous les sacrifices, puisque dans un moment où l'argent était si précieux pour notre réorganisation nationale, économique et commerciale, on n'avait pas hésité à prélever 200 millions par an sur les ressources budgétaires pour en hâter le remboursement, car il y avait là un grave inconvénient : cette situation se prolongeant eût porté atteinte à la solidité de notre billet de banque. En effet, si le plan financier Pouyer-Quertier était admis, il avait pour effet d'augmenter le nombre des billets de banque en circulation sans contre-partie d'encaisse ou de portefeuille.

Or, il fallait éviter au billet de banque toute dépréciation. Il avait en effet conservé toute sa valeur pendant la guerre, grâce sans doute à ce qu'il n'était qu'une représentation de l'encaisse et du portefeuille de la banque, mais grâce surtout à la rigoureuse limitation

de la quantité mise dans les mains du public. Cette limitation résulte : 1° de la nature des opérations de la banque, qui vient en aide au commerce en prêtant sur des effets négociables représentant des marchandises nécessaires. Or, la création des marchandises a sa limite dans la puissance même de sa fabrication ; 2° de la courte échéance des prêts et avances qui permettent un renouvellement constant dans le portefeuille de la banque ou dans son encaisse (1).

Si l'État permettait d'émettre des billets sans contrepartie, le billet de banque devait se déprécier. Il avait rendu des services immenses pendant la guerre parce qu'il avait sa valeur vraie, mais le jour où il perdrait sa valeur tout le monde en souffrirait, car à la dépréciation des billets correspond la hausse des marchandises. L'exemple néfaste des assignats était là pour le prouver.

D'ailleurs la banque pouvait refuser que l'on modifiât son contrat.

M. Magne fit ressortir ces arguments d'une clarté et d'une précision indiscutables.

M. Pouyer-Quertier répondit alors qu'il s'agissait non pas d'émissions de billets, mais de donner 100 millions par an à la banque, c'est-à-dire de diminuer la dette de l'Etat vis-à-vis de la banque de 100 millions par an, tout en affectant les 100 autres millions à la

1. En ce sens, M. Magne, Villefort, *op. cit.*, III, p. 560 à 565.

Compagnie de l'Est. En trois ans on aurait versé 300 millions à la banque et remboursé la Compagnie de l'Est. Mais c'était là un argument spécieux, car il revenait au même d'émettre 100 millions de billets à découvert devant être remboursés à une date déterminée ou de retarder le remboursement d'une dette de 100 millions représentée par des billets, jusqu'à la même date.

En outre, M. Pouyer-Quertier insistait, en disant que c'était seulement l'énormité d'une pareille charge pendant quatre-vingt-trois ans qui l'inquiétait, alors qu'avec son système financier on pouvait éteindre cette dette en peu de temps : « L'opération doit être tentée pour la créance de la Compagnie de l'Est de préférence à toute autre, si vous ne voulez vous libérer dans les conditions les plus mauvaises qui aient jamais été faites à l'État (1). »

Mais il n'en était pas moins vrai que si l'on avait procédé ainsi, la tentation d'agir de même dans des cas analogues eût été bien forte, et les gouvernements les plus sages sont en matière financière comme des pécheurs : ils succombent facilement à la tentation. On eût été tenté d'étendre le procédé et ainsi on eût pu être exposé aux dangers que signalait M. Magne.

1. Pouyer-Quertier, Villefort, *ibid.*, p. 556.

A la séance du 16 juin, M. Pouyer-Quertier retira son amendement.

A cette même séance, d'autres projets furent déposés par M. Léonce de Guiraud qui proposait d'allouer à la compagnie la rente des 325.000.000 à 5 0/0 au jour de la liquidation de la créance et de la signature de la convention, par M. Germain qui, dans les mêmes conditions, proposait d'élever le taux de la rente à 5,75 0/0 et par M. Tirard qui proposait le renvoi à la commission du budget. Ces divers projets furent repoussés.

Enfin, à la séance du 17 juin, M. Pouyer-Quertier déposa un nouvel amendement aux termes duquel l'État se réservait la faculté de rembourser à la compagnie les 325 millions. C'était la négation de la convention transactionnelle, car cette clause cachait une possibilité de conversion. Or, cette faculté avait été abandonnée par l'État dans la convention. Cet amendement fut également repoussé et la loi du 17 juin 1873, adoptant le projet de convention du 6 janvier 1873, accorda, conformément aux demandes de la compagnie et à l'avis de la commission centrale des chemins de fer, à la compagnie un titre inaliénable de rente de 20.500.000 francs représentant les 325 millions au taux d'émission de 79,26 0/0.

Ce taux est la chose qui, de toutes, pouvait paraître exorbitante. Mais il semblait vraiment justifié par cet argument juridique. Dépossédée de ses lignes, la com-

pagnie devait être indemnisée à la date de sa dépossession, en vertu de ce principe que les effets d'un contrat remontent au jour de sa conclusion. Premier souscripteur de l'emprunt, la compagnie devait être traitée comme les autres souscripteurs à cette date.

Malgré tout, il n'en demeure pas moins quelque chose de choquant, et c'est surtout contre ce taux exorbitant que s'élevèrent, ainsi que nous l'avons vu, les opposants : « Nous avons, en effet, emprunté à un taux usuraire pour éteindre une dette urgente. Est-ce à dire que tous les créanciers auront le droit d'exiger le même taux d'intérêt ?... Aujourd'hui la rente émise à 79 francs est à 90 francs, et nous aurions maintenant des conditions meilleures (1). »

Une autre solution aurait peut-être pu prévaloir. La compagnie avait droit au capital de 325 millions, on aurait peut-être pu lui donner ce capital en rente sur l'État. La rente étant à ce moment à 90 francs, on empruntait au public les 325 millions en 5 0/0 à ce cours et on donnait ces titres à la compagnie jusqu'à concurrence de sa créance. L'État aurait ainsi économisé près de 2.500.000 francs par an, en empruntant au taux de 5,55 0/0 environ.

Mais cette solution aurait eu le défaut de ne pas placer la compagnie sur le même pied que les premiers

1. M. de Ventavon, Villefort, *op. cit.*, III, p. 529.

souscripteurs, pas plus que ne le faisait la proposition suivante formulée par M. Pouyer-Quertier : « Pour les 325 millions, je demande que le ministre ait la faculté pendant six mois ou un an de livrer de la rente le jour qui lui conviendra jusqu'à concurrence de ce qui est dû à la compagnie, c'est-à-dire placer en rente au cours de la Bourse la somme de 325 millions. »

De plus, cette rente n'eût pas été inaliénable et n'eût pas affecté la forme d'une annuité terminable qui, somme toute, doit revenir à l'État en fin de concession.

§ 3

LA RECONSTITUTION DU RÉSEAU. — LES NOUVELLES CONCESSIONS

Nécessité de rétablir le réseau mutilé.

Les concessions prévues dans l'exposé des motifs du projet de loi.

L'avis de la commission relativement à ces nouvelles concessions.

Observations du général Guillemaut au point de vue stratégique.

Il lui est donné satisfaction.

Vote de la loi.

Une dernière question devait être résolue par la même loi : celle de l'opportunité et de l'utilité des nouvelles concessions.

L'indemnité à accorder à la compagnie n'était en effet qu'une partie des dédommagements qui lui étaient dus. Aussi, comme nous l'avons vu plus haut le projet de convention comprenait un certain nombre de concessions destinées à coordonner les tronçons mutilés du réseau et à rétablir dans une certaine mesure le transit sur notre territoire du courant commercial entre la Belgique et la Suisse.

L'exposé des motifs (1) accordait à la compagnie

1. Villefort, *op. cit.*, III, p. 464.

neuf nouvelles concessions :

1^o D'Épinal à Neufchâteau ;

2^o De Sedan à la frontière belge ;

3^o Une ligne parallèle à la nouvelle frontière reliant les tronçons des lignes Charleville-Thionville, Reims et Châlons à Metz, Frouard à Metz. Cette ligne devait rétablir les communications directes de Nancy et des Vosges avec les Ardennes et le Nord de la France et celles du centre industriel de Meurthe-et-Moselle avec la Belgique dans les directions de Bruxelles et de Liège.

Elle devait, en outre, avec les lignes d'Aillevilliers à Lure et de Petit-Croix à la frontière suisse, rétablir sur le territoire français la ligne la plus directe de la Belgique et de la Hollande vers la Suisse ; elle facilitait en outre la mise en valeur des terrains miniers du bassin de Briey et réunissait à son nouveau chef-lieu (Nancy) l'arrondissement de Briey ;

4^o Une ligne d'Aillevilliers à Lure permettait de réaliser une notable diminution de parcours : Épinal, Belfort, et devait desservir Luxeuil ;

5^o Une ligne de Petit-Croix à la frontière suisse, rétablissant parallèlement à la nouvelle frontière la grande ligne entre la Belgique et la Suisse par Nancy, Épinal, Belfort. Elle servait en même temps à relier directement à la Suisse le réseau de l'Est, maintenant séparé de Bâle par toute l'Alsace-Lorraine.

6° Coulommiers à la Ferté-Gaucher ;

7° Remiremont au Thillot ;

8° Bourbonne-les-Bains à la ligne Paris-Mulhouse ;

9° Langres gare à Langres-Ville.

Ces lignes nouvelles représentaient une longueur de 321 kilomètres et leur construction nécessitait une dépense évaluée à 103 millions (soit 320.000 fr. le kil.). La compagnie devait les exécuter à ses risques et périls et dans un délai de dix ans.

La commission, en examinant le projet de convention, étudia ces diverses concessions, les critiques qui avaient été formulées à propos de chacune d'elles et donna son avis (1).

Aucune observation ne fut faite, en ce qui concerne les nouvelles lignes : Épinal à Neufchâteau, Sedan à la frontière belge, Aillevilliers à Lure, Coulommiers à la Ferté-Gaucher, Bourbonne-les-Bains à la ligne de Paris-Mulhouse et Langres gare à Langres-Ville.

On avait fait remarquer qu'au point de vue stratégique, la ligne parallèle à la nouvelle frontière se trouverait en différents points placée sous le canon de l'ennemi et que dans ces conditions il conviendrait de la reporter à 5 ou 6 kilomètres de la frontière. La commission fut d'avis que cette ligne ne présentant au point de vue militaire qu'un intérêt secondaire, il con-

1. Rapport de la commission. Villefort, *op. cit.*, III, p. 493.

venait de lui conserver toute son importance industrielle. En la détournant à l'ouest, vers Pont-à-Mousson, Thiaucourt, Badonviller, pour rejoindre à Conflans la ligne de Metz à Verdun, on aurait des changements d'altitude de nature à amoindrir la puissance de transport et on abandonnerait les riches terrains miniers et les industries métallurgiques du nord de l'arrondissement de Briey.

En ce qui concerne la ligne de Belfort à la frontière Suisse vers Delle, la commission fit remarquer que deux directions se présentaient pour rétablir les communications entre le réseau de l'est et la Suisse : 1^e l'une allant de Petit-Croix rejoindre la ligne de Porrentruy entre Boncourt et Bueix, l'autre de Danjoutin, rejoignant à Morvillars la ligne déjà construite et exploitée par la Compagnie P.-L.M. entre Morvillars et Delle. L'administration avait préparé la première. Les populations demandaient la seconde, desservant un pays industriel, mettant Delle en communication avec son chef-lieu et raccourcissant de 7 kilomètres le trajet de Belfort à la frontière suisse. De plus la construction de cette ligne n'exigeait qu'une dépense de 3 millions 1/2 pour 10 kilomètres au lieu de 5.800.000 francs pour 18 kilomètres.

Examinant ensuite la concession de Remiremont au Tillot, la commission fit remarquer que cette concession avait été prévue en 1868 ; elle était une partie de

la future ligne de Remirémont à Mulhouse par Wesserling. Il était utile de desservir les importants établissements industriels de la vallée de la Moselle et en conséquence il convenait de prolonger cette ligne jusqu'à Saint Maurice.

Enfin, la commission proposait d'étendre la concession aux lignes suivantes :

- 1° Aillevilliers à Plombières ;
- 2° Embranchement du val d'Ajol ;
- 3° De Montmédy et Vélosnes à la frontière belge vers Virton ;
- 4° De Champigneulle à Jarville, contournant à l'est la ville de Nancy, ligne destinée à désencombrer la gare de Nancy.

La compagnie devait exécuter ces diverses lignes à ses frais, sans aucune subvention, dans des délais variant de cinq à neuf ans. Pour toutes ces lignes était affectée une garantie totale d'intérêt de 105 millions.

Au cours de la discussion du projet de loi, à la séance du 13 juin, le général Guillemant présenta des observations :

- 1° Il fit remarquer que la ligne de Sedan à Bouillon pouvait être nuisible au point de vue militaire ;
- 2° Il déclara, en ce qui concerne la ligne parallèle à la nouvelle frontière, que le comité de fortification s'opposait au tracé des embranchements de la vallée de l'Orne-sur-Moyeuve et de celui de Villerupt, car ces

lignes donnaient à l'envahisseur cinq voies d'invasion sur 58 kilomètres (1).

M. Deselligny, ministre des Travaux publics, apporta à la tribune l'approbation du ministre de la Guerre, car à la rédaction du projet ainsi conçu : « de la frontière belge, près Longwy, à la ligne de Nancy à Metz, près d'Arnaville, par Audun-le-Roman et Briey, avec embranchement sur Villerupt, sur la vallée de l'Orne et sur Thiaucourt » fut substituée la rédaction suivante : « 3° D'un point de la frontière belge à déterminer par le gouvernement à un point de la vallée de la Moselle, également à déterminer par le gouvernement, la Compagnie de l'Est entendue, ledit chemin desservant, soit directement, soit par embranchement, les terrains miniers d'Hussigny, de Villerupt et de la vallée de l'Orne, ainsi que les villes de Briey et Thiaucourt. »

Cette rédaction réservait l'étude définitive du tracé à la commission mixte des travaux publics, composée d'officiers généraux du génie et d'inspecteurs des ponts et chaussées. En outre, la concession définitive devait être précédée d'une nouvelle enquête.

Cette mesure donnant satisfaction aux intérêts de la Défense nationale, la loi fut votée le 17 juin 1873. Par les nouvelles lignes qu'elle concédait à la Compa-

1. Séance du 13 juin. Villefort, *op. cit.*, III, p. 573.



LES CONCESSIONS DE LA LOI DU 17 JUIN 1873

Rétablissement d'une ligne de transit international parallèle
à la nouvelle frontière,
entre la Belgique, l'Angleterre, vers la Suisse et l'Italie.

gnie de l'Est, elle complétait sa tâche en faisant œuvre de réorganisation.

Telles furent les dispositions de la loi du 17 juin 1873 : loi d'indemnisation, loi de réorganisation. Depuis, grâce à cette juste indemnité, à ses efforts et aux circonstances économiques, la Compagnie de l'Est a oublié les tristes jours de son histoire et ses dures épreuves ; elle est redevenue ce qu'elle promettait d'être : une de nos plus belles forces nationales.



BIBLIOGRAPHIE

Archives diplomatiques, op. cit., 1888.

ASTRE. — De la Clause de rachat dans les concessions de chemins de fer d'intérêt général et de son rôle dans la politique française en matière de voies ferrées. Thèse de Bordeaux, 1902, t. VIII, p. 236-249.

CABONAT. — Thèse, op. cit., p. 170 et suiv.

COTELLE. — Législation française des chemins de fer, 1867, t. I, n° 19, t. II, n°s 4 et 5, t. IV, n° 57. Paris.

DALLOZ. — 1868.1.117; 1861.1.225.

DUMAY. — Étude sur les concessions de chemins de fer en France.

DEMOLOMBE. — Cours du Code Napoléon. Stipulation pour autrui. XXIV, n°s 236 et suiv.

JACQUEMIN. — Op. cit., p. 322-323.

MARIOTTE. — Nature du droit du concessionnaire des voies ferrées. Thèse de Paris, 1897, t. XVI, p. 63-69-70.

Moniteur universel, 8 février 1842. Paroles de M. Teste, ministre des Travaux publics.

PLANIOL. — Dr. civ., t. II, n° 1260, note 2 (stipulation pour autrui).

PICARD. — Traité des chemins de fer, 1877, t. II, p. 71-573, op. cit.

RENAULT. — Les deux conférences, op. cit.

Rapports du Conseil d'administration à l'assemblée des

actionnaires de la Compagnie de l'Est, cit., 1871,
p. 48-49, 1872, p. 6-7-12, 1873, 46 à 48.

Revue de droit international, cit., t. XX, 363-383.

ROTHAN. — Op. cit.

TOULLIER. — Stipulation pour autrui, VI, n° 155.

VILLEFORT. — Op. cit., t. III, p. 462-587.

VALFREY. — Op. cit.

CONCLUSION

Ainsi la loi du 17 juin 1873 indemnisait la Compagnie de l'Est des pertes que lui avait causées le traité de Francfort.

Au cours de notre étude, nous avons suffisamment insisté sur les stipulations exceptionnelles du traité de Francfort et fait ressortir l'étrangeté de l'obligation que l'État français devait imposer à la compagnie, en la forçant, compagnie privée, à abandonner la partie de ses lignes située en Alsace-Lorraine. Sans doute, les Allemands obéissaient à des intérêts politiques, stratégiques et économiques d'une extrême importance en s'emparant du réseau alsacien-lorrain, mais ces intérêts n'auraient pu, sans doute, leur faire commettre un pareil abus de force, une semblable violation des principes du droit international, si leur doctrine en matière de chemins de fer n'avait contribué à fortifier leur dessein.

En effet, nous l'avons vu plus haut, dès 1840 la doctrine allemande avait considéré l'État comme le véri-

table propriétaire des chemins de fer, ne reconnaissant aux concessionnaires qu'un simple droit d'exploitation. Dès lors, il était naturel que considérant les chemins de fer chez eux comme une propriété d'État, les Allemands étendissent cette manière de voir aux chemins de fer français, d'autant plus que les cahiers des charges desdits chemins de fer stipulaient que la propriété de ces chemins de fer devait revenir à l'État français en fin de concession. Par suite, les Allemands croyant (plus ou moins sincèrement) à la similitude des situations entendaient revendiquer ces chemins de fer situés sur un territoire qu'ils annexaient et les annexer purement et simplement, sans indemnité, comme faisant partie du domaine public. Ils reconnaissaient toutefois une légère indemnité à la compagnie concessionnaire à titre de perte de jouissance.

Mais à cette époque, la doctrine française était loin encore de la théorie de l'étatisme des chemins de fer. Il faut bien admettre qu'en 1870 les compagnies étaient des collectivités composées d'un ensemble de personnes privées, administrant leurs réseaux, propriétés privées, à charge par elles de se soumettre vis-à-vis de l'État à certaines conditions déterminées par leurs cahiers des charges et de lui remettre leurs lignes en fin de concession.

Il y avait donc entre la théorie allemande et la théorie française une opposition irréductible de principes en ce

qui concerne les chemins de fer et leurs rapports avec l'État.

Partant de deux points de vue différents, les Allemands considéraient l'annexion pure et simple du réseau alsacien-lorrain comme une chose naturelle et justifiée par leur doctrine, décidés toutefois à étayer leurs prétentions sur ce principe : la force prime le droit, tandis que les Français, tout en étant obligés de céder, considéraient cette exigence allemande comme une véritable confiscation.

En ce qui concerne les dispositions du traité relatives au Luxembourg, il y avait là quelque chose de plus anormal encore : deux États avaient disposé d'une propriété privée appartenant à deux autres États indépendants (1). Nous avons examiné plus haut cette situation et nous n'y reviendrons donc pas. Qu'il nous soit permis seulement de constater que les prétentions allemandes ne pouvaient plus ici s'abriter derrière des conceptions doctrinales, car il s'agissait d'une violation absolue des principes du droit international. Il n'y eut plus là qu'un abus de force, mais devant l'indifférence de l'Europe le chancelier n'hésita pas à engager cette partie qu'il considérait comme une revanche du traité de 1867.

1. La Belgique et le Luxembourg. On sait en effet qu'une partie des lignes appartenant à la compagnie Guillaume-Luxembourg était située en Belgique.

Bismarck n'avait rien oublié. Il se rappelait son désir d'annexer le Luxembourg, ses promesses à l'empereur Napoléon III et le demi-échec de sa politique à la Conférence de Londres. Il se souvenait qu'à Londres la Prusse avait, grâce à l'habileté de la diplomatie française, subi l'intervention des puissances, que la France était sortie avec habileté et bonheur de l'impasse où il l'avait acculée. « La politique impériale avait résisté à toutes les provocations, elle avait interverti les rôles, réduit M. de Bismarck à se soumettre aux décisions des grandes puissances sous peine de s'aliéner l'Europe (1). » Le traité de 1867 proclamait la neutralité du Luxembourg placé sous la sauvegarde des puissances contractantes, le grand-duché restait sous la souveraineté du roi des Pays-Bas ; le gouvernement prussien s'engageait à évacuer la place qui était démantelée.

Toutefois les liens qui liaient le grand-duché au Zollverein n'étaient pas rompus et par là le chancelier qui avait été obligé de sortir de la forteresse gardait une influence dans le grand-duché. Il n'abandonnait pas la partie. Nous avons vu en détail ses efforts constants pour s'emparer en 1868 des chemins de fer luxembourgeois : mais là encore il rencontra la politique française qui devait contrecarrer ses desseins.

Le chancelier sut s'en souvenir. Après avoir isolé la France et l'avoir vaincue, il voulut triompher jusque

1. Rothan, *L'affaire du Luxembourg*, p. 404.

dans les moindres détails : en s'emparant des chemins de fer luxembourgeois, il faisait cesser l'influence française dans le grand-duché, objet des convoitises napoléoniennes et hâtait son œuvre de germanisation. Les articles additionnels du traité de Francfort étaient la revanche de 1867.

Vu : le Président de la thèse,
MAY

Vu : le Doyen,
CAUWÈS

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
LIARD

ANNEXES

- I. — Les articles additionnels du traité de Francfort.
 - II. — Loi du 17 juin 1873.
 - III. — Articles 36 et 37 du cahier des charges-type de 1859.
-

ARTICLES ADDITIONNELS

AU TRAITÉ DE FRANCFORT

ARTICLE PREMIER §1. — D'ici à l'époque fixée pour l'échange des ratifications du présent traité, le gouvernement français usera de son droit de rachat de la concession donnée à la Compagnie des chemins de fer de l'Est. Le gouvernement allemand sera subrogé à tous les droits que le gouvernement français aura acquis par le rachat des concessions, en ce qui concerne les chemins de fer situés dans les territoires cédés, soit en construction.

§ 2. — Seront compris dans cette concession :

1^o Tous les terrains appartenant à ladite compagnie, quelle que soit leur destination, ainsi que : établissements de gares et de stations, hangars, ateliers et magasins, maisons de gardes de voie, etc. ;

2^o Tous les immeubles qui en dépendent, ainsi que les barrières, clôtures, changements de voie, aiguilles, plaques tournantes, prises d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc. ;

3^o Tous les matériaux, combustibles et approvisionnements

de tous genres, mobilier des gares, outillage des ateliers et des gares, etc. ;

4° Les sommes dues à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à titre de subventions accordées par des corporations ou personnes domiciliées dans les territoires cédés.

§ 3. — Sera exclu de cette cession le matériel roulant. Le gouvernement allemand remettra la part du matériel roulant avec ses accessoires qui se trouverait en la possession du gouvernement français.

§ 4. — Le gouvernement français s'engage à libérer envers l'Empire allemand entièrement les chemins de fer cédés, ainsi que leurs dépendances, de tous les droits que des tiers pourraient faire valoir, notamment des droits des obligataires. Il s'engage également à se substituer, le cas échéant, au gouvernement allemand, relativement aux réclamations qui pourraient être élevées vis-à-vis du gouvernement allemand par les créanciers des chemins de fer en question.

§ 5. — Le gouvernement français prendra à sa charge les réclamations que la Compagnie des chemins de fer de l'Est pourrait élever vis-à-vis du gouvernement allemand ou de ses mandataires, par rapport à l'exploitation desdits chemins de fer et à l'usage des objets indiqués dans le paragraphe 2, ainsi que du matériel roulant. Le gouvernement allemand communiquera au gouvernement français, à sa demande, tous les documents et toutes les indications qui pourraient servir à constater les faits sur lesquels s'appuieront les réclamations susmentionnées.

§ 6. — Le gouvernement allemand paiera au gouvernement

français pour la cession des droits de propriété indiqués dans les paragraphes 1 et 2 et en titre d'équivalent pour l'engagement pris par le gouvernement français dans le paragraphe 4, la somme de 325 millions de francs. On défalquera cette somme de l'indemnité de guerre stipulée dans l'article 7.

§ 7. — Vu que la situation qui a servi de base à la convention conclue entre la Compagnie des chemins de fer de l'Est et la Société royale grand-ducale du chemin de fer Guillaume-Luxembourg, en date du 6 juin 1857 et du 21 janvier 1848 et celle conclue entre le gouvernement du grand-duché de Luxembourg et les sociétés des chemins de fer Guillaume-Luxembourg et de l'Est français, en date du 5 décembre 1868, a été modifiée essentiellement, de manière qu'elles ne sont applicables à l'état des choses créé par les stipulations contenues dans le paragraphe 1, le gouvernement allemand se déclare prêt à se substituer aux droits et charges résultant de ces conventions pour la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Pour le cas où le gouvernement français serait subrogé, soit par le rachat de la Compagnie de l'Est, soit par une entente spéciale, aux droits acquis par cette société, en vertu des conventions sus-indiquées, il s'engage à céder gratuitement, dans un délai de six semaines, ses droits au gouvernement allemand.

Pour le cas où ladite subrogation ne s'effectuerait pas, le gouvernement français n'accordera de concessions pour les lignes de chemins de fer appartenant à la Compagnie de l'Est et situées dans le territoire français que sous la condition

expresse que le concessionnaire n'exploite point les lignes de chemins de fer situées dans le grand-duché de Luxembourg.

ART. 2. — Le gouvernement allemand offre 2 millions de francs pour les droits et les propriétés que possède la Compagnie des chemins de fer de l'Est sur la partie de son réseau située sur le territoire suisse, de la frontière à Bâle, si le gouvernement français lui fait tenir le consentement dans le délai d'un mois.

ART. 3. — La cession de territoire auprès de Belfort, offerte par le gouvernement allemand dans l'article 1 du présent traité en échange de la rectification de frontière demandée à l'ouest de Thionville, sera augmentée des territoires des villages suivants : Rougemont, Leval, Petite-Fontaine, Romagny, Félon, La Chapelle-sous-Rougemont, Angeot, Vauthiermont, La Rivière, La Grange, Reppe, Fontaine, Frais, Foussemagne, Cunelières, Montreux-le-Château, Bretagne, Chavannes-les-Grandes, Chavanatte et Suarce.

La route de Giromagny à Remiremont passant au Ballon d'Alsace restera à la France dans tout son parcours et servira de limite en tant qu'elle est située en dehors du canton de Giromagny.

Francfort, le 10 mai 1891.

JULES FAVRE
POUYER-QUERTIER
DE GOULARD

BISMARCK
ARNIM

LOI

*ayant pour objet de concéder de nouvelles lignes à la
Compagnie des chemins de fer de l'Est et d'indemniser
cette compagnie des pertes et dommages résultant
de la guerre.*

17 JUIN 1873

ARTICLE PREMIER. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après désignés :

1° De Sedan à la frontière belge, vers Bouillon ;

2° D'un point de la frontière belge, à déterminer par le gouvernement à un point de la vallée de la Moselle, également à déterminer par le gouvernement, la Compagnie de l'Est entendue, ledit chemin desservant, soit directement, soit par embranchements, les terrains miniers d'Hussigny, de Ville-rupt et de la vallée de l'Orne, ainsi que les villes de Briey et de Thiaucourt ;

3° D'Aillevillers à Lure, avec embranchement sur le val d'Ajol et sur Plombières ;

4° De Belfort à la frontière suisse, vers Porrentuy, par Morvillars et Delle ;

5° De Coulommiers à la Ferté-Gaucher ;

6° De Remiremont au Tillet et à Saint-Maurice ;

7° De Bourbonne-les-Bains à la ligne de Paris à Mulhouse, par Voisey ;

8° De la gare de Langres à la ville de Langres ;

9° De Champigneulle à Jarville, en contournant à l'est la ville de Nancy.

10° D'un point situé entre Montmédy et Velosnes à la frontière belge, vers Virton.

ART. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée le 17 juin 1873 entre le ministre des Travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Est, ladite convention ayant pour objet :

D'une part, de concéder à cette compagnie les chemins de fer énoncés en l'article 1 ci-dessus et, en outre, le chemin de fer d'Épinal à Neufchâteau, déclaré d'utilité publique par le décret du 19 juin 1868 ;

D'autre part, d'indemniser ladite compagnie de la cession de ligne ou portions de lignes et des pertes et dommages de toute sorte résultant pour elle du traité de paix de Francfort.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 17 juin 1873.

ANNEXE

CONVENTION

Entre le ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présents par la loi,

D'une part,

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer de l'Est, ladite compagnie représentée par MM. Auguste d'Ariste, président, Alphonse Baude et Henri Galos, membres du Conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société à Paris, à l'embarcadère desdits chemins, rue de Strasbourg, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du Conseil d'administration de ladite société, en date du 22 novembre 1872, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai d'un an au plus tard.

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — La Compagnie des chemins de fer de l'Est renonce, sous les conditions stipulées par la présente convention, à la concession des lignes ou portions de lignes comprises dans le territoire cédé à l'Allemagne, en vertu du traité de paix en date du 10 mai 1871 et désignés ci-après :

Lignes de l'ancien réseau en exploitation :

Partie de la ligne de Paris à Strasbourg et à Kehl..	101 kil.
Longueur fictive de Kehl.....	5
Partie de la ligne de Frouard à Forbach.....	90
Ligne de Vendenheim à Wissembourg.....	57
Ligne de Metz à Thionville et à la frontière.....	46
Ligne de Strasbourg à la frontière suisse et à Wesserling.....	165
Total de lignes de l'ancien réseau.....	<u>464 kil.</u>

Lignes du nouveau réseau en exploitation :

Partie de la ligne de Paris à Mulhouse.....	35 kil.
Partie de la ligne de Mézières à Thionville.....	17
Ligne de Dieuze à Avricourt.....	22
Ligne de Strasbourg à Barr, Mutzig et Wasse- lonne.....	49
Ligne de Sainte-Marie-aux-mines à Schelestadt...	21
Partie de la ligne de Thionville à Niederbronn....	94
Ligne de Niederbronn à Haguenau.....	21
Partie de la ligne de Belfort à Guebwiller.....	19
Sarreguemines à la frontière.....	1
Total des lignes exploitées.....	279 kil.

En construction ou à construire :

Partie de la ligne de Thionville à Niederbronn....	59 kil.
Partie de la ligne de Belfort à Guebwiller.....	12
Partie de la ligne de Reims à Metz.....	13
Partie de la ligne de Remiremont à la ligne de Mul- house.....	13
Total des sections à construire.....	97 kil.

Total des lignes du nouveau réseau.....	376
Rappel du total des lignes de l'ancien réseau..	464
Total général des sections cédées.....	840 kil.

La compagnie subroge, en outre, sous les mêmes conditions, le gouvernement français aux droits et obligations qui lui ont été conférés par les conventions conclues d'une part, entre la Compagnie de l'Est et la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, à la date du 5 juin 1857

et du 21 janvier 1868, et, d'autre part, entre le gouvernement du grand-duché de Luxembourg et les sociétés des chemins de fer Guillaume-Luxembourg et de l'Est français, à la date du 5 décembre 1868.

Le gouvernement français accepte cette subrogation pour la céder au gouvernement allemand, conformément au paragraphe 7 de l'article premier additionnel au traité du 10 mai 1871, par lequel ce dernier gouvernement s'est déclaré prêt à se substituer aux droits et aux charges résultant des conventions précitées par la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

ART. 2. — La subvention de 27.410.000 francs allouée par la convention du 1^{er} mai 1863 pour l'exécution du chemin de fer de Niederbronn à Thionville, mentionné à l'article qui précède, sera diminuée de la somme de 10.510.000 francs, calculée proportionnellement à la longueur de la partie non encore construite de ladite ligne.

Cette subvention sera ainsi réduite à la somme de 16 millions 900.000 francs pour la partie de la ligne actuellement en exploitation.

ART. 3. — Est et demeure annulé, en ce qui concerne la section située sur le territoire français, la concession du chemin de fer de Belfort à Guebwiller, telle qu'elle résulte des articles 2 et 3 de la convention du 1^{er} mai 1863 approuvée par la loi et le décret du 11 juin 1863.

La subvention de 4 millions de francs allouée par ladite convention pour la construction de cette ligne sera diminuée :

1° De la somme de 1.800.000 francs, correspondant à la longueur de la section ci-dessus énoncée ;

2° De la somme de 720.000 francs, correspondant à la section de la ligne non encore construite sur le territoire cédé à l'Allemagne.

Et demeurera définitivement fixée à la somme de 1 million 200.000 francs pour la partie de la ligne actuellement en exploitation.

ART. 4. — Sont et demeurent annulés les articles 2 et 3 de la convention du 11 juillet 1868, approuvée par la loi et le décret portant la même date, par lesquels M. le ministre des Travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, un chemin de fer de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse, et s'engage en outre, dans le cas où cette concession serait rendue définitive, à livrer à la compagnie les terrassements et ouvrages d'art de ce chemin, lesdites dépenses évaluées à 15 millions.

Est également annulé le décret en date du 3 août 1870 portant concession définitive dudit chemin.

ART. 5. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'État, concède les chemins de fer suivants à la Compagnie de l'Est qui les accepte et s'engage à les exécuter à ses frais, risques et périls,

Savoir :

D'Épinal à Neufchâteau, par Dompaire et Mirecourt ;

De Sedan à la frontière belge, vers Bouillon ;

D'un point de la frontière belge, à déterminer par le gou-

vernement à un point de la vallée de la Moselle, également à déterminer par le gouvernement, la Compagnie de l'Est entendue, ledit chemin desservant, soit directement, soit par embranchements, les terrains miniers d'Hussigny, de Ville-rupt et de la vallée de l'Orne, ainsi que les villes de Briey et de Thiaucourt ;

D'Aillevillers à Lure, avec embranchements sur le val d'Ajol et sur Plombières ;

De Belfort à la frontière suisse, vers Porrentruy, par Morvillars et Delle ;

De Coulommiers à la Ferté-Gaucher ;

De Remiremont au Tillot et à Saint-Maurice ;

De Bourbonne-les-Bains à la ligne de Mulhouse, par Voirey ;

De la gare de Langres à la ville de Langres ;

De Champigneulle à Jarville, en contournant à l'est la ville de Nancy ;

D'un point situé entre Montmédy et Velosnes à la frontière belge, vers Virton.

Les lignes ci-dessus concédées seront exécutées dans les délais suivants, qui courront à partir du 1^{er} janvier 1873.

A. — Dans le délai de cinq ans

Les lignes de la frontière belge à la vallée de la Moselle, avec les embranchements de Briey et de Thiaucourt ;

D'Aillevillers à Lure, avec l'embranchement de Plombières et sans l'embranchement du val d'Ajol ;

De Belfort à la frontière suisse, vers Porrentruy.

B. — *Dans le délai de sept ans*

D'Épinal à Neufchâteau;

De Remiremont au Tillot et à Saint-Maurice.

C. — *Dans le délai de huit ans*

Les autres lignes concédées.

ART. 6. — La Compagnie de l'Est prend à sa charge les frais de la station à établir à Avricourt pour le service du gouvernement allemand, conformément à l'article 10 de la convention additionnelle signée à Berlin le 12 octobre 1872.

ART. 7. — Si des compagnies de chemins de fer déjà existantes ou à créer et concessionnaires de lignes venant s'embrancher sur le réseau de l'Est empruntent des parties de ligne appartenant à ce réseau, ces compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où le service de ces mêmes chemins de fer devrait être établi dans les gares appartenant à la Compagnie de l'Est, la redevance à payer à la Compagnie de l'Est sera réglée d'un commun accord entre les deux compagnies intéressées et en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites gares, il sera statué par le ministre, les deux compagnies entendues.

ART. 8. — Les chemins concédés en vertu de l'article 5

ci-dessus feront partie du nouveau réseau de la Compagnie de l'Est et seront régis par le cahier des charges annexé à la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, sous la réserve des modifications stipulées par la convention du 1^{er} mai 1863.

Si le gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 38 du cahier des charges de racheter la concession entière du chemin de fer, la compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans, soient évaluées non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel du premier établissement.

Dans ce cas, l'annuité de rachat de ces lignes sera calculée de manière à couvrir l'intérêt et l'amortissement des dépenses effectives du premier établissement faites par la compagnie.

D. — *Dans le délai de huit ans*

Les autres lignes concédées.

ART. 9. — Pour dédommager la Compagnie de l'Est de l'abandon qu'elle fait de la concession des lignes ou sections de lignes comprises dans le territoire cédé à l'Allemagne, du morcellement de son réseau, de tous les autres dommages ou dépenses qui résultent pour elle ou pourront résulter des articles 6 et 7 de la présente convention et de l'application du traité de Francfort, notamment des paragraphes 3 et 7 de la convention additionnelle du 10 mai 1871, ainsi que des dégâts résultant des faits de guerre ou autres dont elle pourrait se prévaloir et pour libérer le gouvernement français de l'obligation résultant pour lui des paragraphes 4 et 5 de l'article premier de la convention additionnelle du 10 mai 1871, enfin,

pour lui tenir compte de la subvention de vingt-sept millions trois cent dix mille francs (27.310.000 fr.) laquelle est reportée des lignes cédées sur les lignes concédées en vertu de la présente convention, le gouvernement français lui remettra un titre inaliénable de rente de vingt millions cinq cent mille fr. (20.500.000 fr.), représentant, au taux de l'emprunt du 2 juillet 1871, la somme de trois cent vingt-cinq millions (325.000.000 fr.), laquelle, en vertu du traité de Francfort, a été défalquée de l'indemnité de guerre pour la cession des droits de la Compagnie de l'Est sur les lignes situées dans les territoires cédés.

La compagnie jouira de cette rente pendant la durée de la concession et en restituera le titre à la fin de cette concession.

Les intérêts de la somme de trois cent vingt-cinq millions de francs (325.000.000 fr.), calculés ainsi qu'il est dit au paragraphe premier du présent article, seront dus à la compagnie de l'Est à partir du 18 mai 1871, date de la ratification du traité de paix.

Le gouvernement français fait, en outre, remise à la Compagnie de l'Est, dans le rapport du nombre de kilomètres de l'ancien réseau cédés à l'Allemagne à la longueur totale dudit réseau, des sommes qui lui auront été avancées jusqu'à la clôture de l'exercice 1871 à titre de garantie d'intérêt, et il renonce à exercer contre elle, pour le remboursement de ces sommes et de leurs intérêts, la répétition prévue par l'article 8 de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859.

ART. 10. — La garantie d'intérêt accordée à la Compagnie

de l'Est par les conventions antérieures sera appliquée de la manière suivante :

On prélèvera sur le produit des rentes remises à la Compagnie de l'Est en paiement des lignes cédées à l'Allemagne, et on ajoutera aux recettes du nouveau-réseau une somme suffisante pour couvrir l'intérêt et l'amortissement du capital de premier établissement des lignes et portions de lignes du nouveau réseau cédées.

Le reste du produit de ces rentes sera compris dans les recettes de l'ancien réseau, dont le revenu réservé continuera à être calculé comme il l'était antérieurement, en y comprenant tant les lignes cédées que celles situées sur le territoire français.

En exécution des principes posés par l'article 9 et le paragraphe 6 de l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868, au sujet de la garantie d'intérêt accordée aux nouvelles concessions, le maximum de la somme à ajouter au capital de premier établissement du nouveau réseau pour chacune des nouvelles lignes concédées en vertu de l'article 5 ci-dessus est fixé comme suit :

Ligne d'Épinal à Neufchâteau.....	16.500.000 fr
Ligne de Sedan à Bouillon.....	5.500.000 —
Ligne de la frontière belge à la vallée de la Moselle et embranchements.....	45.000.000 —
Ligne d'Aillevillers à Lure.....	13.000.000 —
Ligne de Belfort à la frontière suisse.....	3.500.000 —
A reporter.....	87.000.000 fr.

<i>Report</i>	87.000.000 fr.
Ligne de Coulommiers à la Ferté-Gaucher.	3.500.000 —
Ligne de Remiremont à Saint-Maurice.....	5.500.000 —
Ligne de Bourbonne-les-Bains à la ligne de Mulhouse	2.500.000 —
Ligne de la gare à la ville de Langres.....	1.600.000 —
Ligne d'Aillevillers à Plombières.....	1.800.000 —
Ligne du val d'Ajol sur la ligne d'Aillevil- lers à Lure	2.000.000 —
Ligne de Champigneulles à Jarville, en con- tournant à l'Est la ville de Nancy.....	1.600.000 —
Ligne de Montmédy à la frontière belge....	600.000 —
Total.....	102.600 000 fr.

De cette somme totale de 102.600.000 francs sera déduite, pour l'application de la garantie d'intérêt, la somme de 27.310.000 francs représentant les subventions appliquées aux lignes concédées par la présente convention.

Compte avec le chemin de fer de l'Est. — Intérêts du 19 mai 1871 au 31 octobre 1873. Remise du titre de rente de 20.500.000 francs.

CAHIER DES CHARGES (1) (1859)

TITRE III

Durée, rachat et déchéance de la concession

ART. 35...

ART. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie..., et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent... tels que les bâtiments des gares et stations... Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin de fer, tels que les barrières et clôtures...

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux... l'État sera tenu de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts;.....

ART. 37. — A toute époque, après l'expiration des quinze

1. Picard, IV, p. 51.

premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera supérieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession; selon l'article 36 ci-dessus.

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

Album de statistique graphique de 1894, publié par le ministère des Travaux publics, in-4° avec 24 planches, 1895. Baudry et C^{ie}.

Annales des chemins de fer. — Revue pratique de jurisprudence, de législation et de doctrine, fondée en 1899 par Max Botton, sous le patronage de A. Picard. A. Rousseau, édit., in-8.

Annuaire statistique de la France (ministère du Commerce), 18^e vol., 1898, in-8°. Imprimerie nationale Berger-Levrault, édit.

Archives diplomatiques, 1873, t. I, 1888.

ASTRE. — De la Clause de rachat dans les concessions de chemins de fer d'intérêt général et de son rôle dans la politique française en matière de voies ferrées. Thèse de Bordeaux, 1902, t. VIII.

AUCOC. — Conférences sur l'administration et le droit administratif faites à l'École des Ponts et Chaussées. Des routes nationales et départementales, des ponts et des tracés de chemins de fer, des tramways, in-8°, 1877. Dunod, t. I, II et III, 1869 et 1870. Dunod, édit.

— Des Moyens employés pour constituer le réseau des chemins de fer français et en particulier des conventions relatives à la garantie d'intérêts et au partage des bénéfices, in-8°, 1875. Cotillon, édit.
(Extrait de la revue critique de législation.)

AUDIGANNE. — Les Chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans, chez tous les peuples. Économie financière et industrielle, politique et morale des voies ferrées, 2 vol. in-8°, 1858. Capelle, édit.

BLUNTSCHLI. — Le Droit international codifié, traduit de l'allemand par C. Lardy, 5^e édit. in-8°, 1895. Guillaumin et C^{ie}.

BERNIER. — De l'Occupation militaire en temps de guerre. Règles de conduite sur le territoire ennemi. Larose et Forcel, édit.

BERTHÉLEMY. — Traité élémentaire de droit administratif in-8°, 1906. A. Rousseau, édit.

BONFILS. — Manuel de droit international, 4^e édit. in-8°, 1905. A. Rousseau, édit.

BUDDE. — Les Chemins de fer pendant leur exploitation par les Allemands en 1870-1871. Berlin. E. S. Mittler und Sohn, édit., 1904, gr. in-8°.

BAINIER. — Géographie commerciale de la France, 1873.

BAPST (Germain). — Le Maréchal Canrobert. Souvenirs d'un siècle. Paris, 1909, t. IV, Plon.

CABOUAT. — Des Annexions de territoire et de leurs principales conséquences. Thèse de Paris, 1881, t. IV.

CALVO. — Le Droit international théorique et pratique, t. IV.

CAUER (Wilhelm). — Betrieb und Verkehr der preussischen Staatsbahnen. Berlin, J. Springer, édit., 1897, in-8°. (Exploitation et trafic des chemins de fer de l'État prussien.)

CAUWÈS. — Economie politique (chemins de fer), t. IV. Larose et Forcel, édit., 1892-1893.

COLSON. — Les Chemins de fer et le budget. Paris, Hachette, 1896. in-16.

— Transports et tarifs, 2^e édit., in-8°. Rothschild, édit., 1898.

COTELLE. — Législation française des chemins de fer, 1867 t. I, II, IV.

CARPENTIER et MAURY. — Traité des chemins de fer, 3 vol. in-8°. Larose, édit., 1894.

Comptes rendus parlementaires luxembourgeois.

DEMOLOMBE. — Cours de Code Napoléon, XXIV (stipulation pour autrui).

D'ANGEORG (pseudonyme). — Recueil des traités, conventions, actes, capitulations et pièces diplomatiques, concernant la guerre franco-allemande, 5 vol. in-8°. Amyot, édit., 1873.

DESPAGNET. — Cours de droit international public, 4^e édit., in-8°, 1905. Larose, édit.

Dictionnaire législatif des chemins de fer, 1887-1895.

DIETZ-MONIN. — Rapport à l'Assemblée nationale sur le régime général des chemins de fer. Journ. off., 1874, 14 mars 1874.

DUFOUR. — Traité général du droit administratif appliqué, 8 vol. 1868, t. III.

DUMAY. — Étude sur les concessions de chemins de fer en France.

DALLOZ. — Jurisprudence générale, 1861-1868.

EGER. — La Législation internationale sur les transports par chemins de fer (trad. von Muyden).

ESNAULT. — Rapports financiers de l'État et des compagnies de chemin de fer. Thèse de Paris, 1896, t. XXVI, p. 60 et suiv.

FRANZÖSISCHE. — Ansichten über die militarische Benutzung und Bedeutung der Eisenbahnen, vornehmlich für Frankreich (Opinions françaises sur l'emploi et l'importance des chemins de fer en temps de guerre, particulièrement pour la France). Berlin, S. Mittler, édit., in-4°, 1845.

FRITSCH. — Die Eisenbahnen (Législation des chemins de fer en Prusse et dans l'empire allemand). Berlin, J. Springer, édit., in-8°, 1906.

FAVRE. — Gouvernement de la défense nationale, t. III. Plon, édit., in-8°, 1875.

- FERRETTE. — Etude historique de l'intervention financière en matière de chemins de fer. Thèse de Paris, 1896, t. III.
- FEYDEAU DE SAINT-CHRISTOPHE. — Le Rachat des compagnies de chemins de fer en France. Thèse de Paris, 1905, t. VI.
- FÖHLINGER. — Geschichte der Eisenbahnen in Elsass, Lothringen und ihres Transport-Verkehrs. Strasbourg, édit. Heitz, 1897, in-8°.
- FOURCAULD. — Les Chemins de fer et l'occupation de guerre. Thèse de Paris, 1901.
- GIDEL. — Effet de l'annexion sur les concessions. Thèse, gr. in-8°. Larose, édit., 1904.
- Géographie von Elsass Lothringen.* Strasbourg, 1872.
- GODARD. — V. Revue militaire de l'étranger.
- GUILLOUARD. — Traité du contrat de louage, 3^e édit., 2 vol. in-8°, 1891.
- GUILLAUMOT. — L'Organisation des chemins de fer en France, in-8°. A. Rousseau, édit., 1899.
- GELINET. — Le grand-duché de Luxembourg vis-à-vis de la France et de l'Allemagne, étude militaire, in-12, 1888.
- Indicateur Chaix*, 1869-1870-1871.
- JACQUEMIN. — Les Chemins de fer pendant la guerre de 1870-1871. Hachette, édit., in-8°, 1872.
- JÆSTEN. — Histoire et organisation militaire des chemins de fer, traduit de l'allemand par le lieutenant-colonel B... Charles Lavauzelle, édit., 1905, in-8°.
- Journal officiel*, 1873, séances des 27, 28, 29 mai, 9, 11, 12, 14, 16, 17 juin 1873.
- RICHARD DE KAUFMANN. — Die Eisenbahn Politik, trad. de Hamon. Paris, 1900, 1 vol. in-8°. C. Béranger, édit.
- LUCAS. — La Conférence internationale de Bruxelles sur les lois et coutumes de la guerre, 1 vol. in-8°. Durand et Pedone, édit., 1874.

- LAURENT. — Des Stipulations pour autrui. Thèse, 1881, t. XXI.
- LAURENT DE VILLEDEUIL. — Bibliographie des chemins de fer. Paris, Librairie générale, 1 vol. gr. in-8°, 1903.
- LAMBERT. — Monographie des grands réseaux des chemins de fer français. Réseau de l'Est : précis historique, statistique et financier. Dunod et Pinot, édit., 1 vol. in-16, 1907.
- MAGNE. — Des Raccordements internationaux de chemin de fer et des gares frontières. Thèse, Rousseau, édit., 1901.
- MAY. — Le Traité de Francfort, 1 vol. in-8°, 1910.
- MARIOTTE. — Nature du droit du concessionnaire des voies ferrées. Thèse de Paris, 1897, t. XVI.
- MULLER. — Étude sur la garantie d'intérêts accordée aux compagnies de chemin de fer français. Nancy, thèse, 1899, t. XL.
- Moniteur universel*, 8 février 1842.
- NOËL. — Les Chemins de fer en France et à l'étranger. Étude financière et statistique, 1 vol. in-12. Berger-Levrault, édit., 1887.
- PLANIOL. — D. civ., t. II (Stipulation pour autrui).
- PATRIE-DEBREUIL. — Des Promesses et des stipulations pour autrui. Thèse, 1881, t. VIII.
- PERMEZEL. — Du Régime des chemins de fer en temps de guerre. Thèse de Paris, 1904, t. LXXII.
- PERROT. — Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur les actes du gouvernement de la Défense nationale, 1872, n° 1416, fol. 2. Versailles, 1873, t. II. chap. III.
- PICARD (A.). — Les Chemins de fer français. Etude historique sur la constitution et le régime du réseau (débat parlementaires, actes législatifs, règlements administratifs) publiée sous les auspices du ministère des Travaux publics, 5 vol. in-8°, 1877-1883-1884, t. III et IV.

Publications de la session historique de l'Institut de Luxembourg (librairie Bück).

Recueil des lois et des conventions relatives aux chemins de fer du Nord, de l'Est. Documents antérieurs à 1883. Melun, imprimerie administrative, 1903, 1 vol. in-8° (ministère des Travaux publics).

RENAULT. — Les Deux conférences. A. Rousseau, édit., 1907.

Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée des actionnaires de la Compagnie de l'Est, 1871-1872-1873.

Revue du droit international, XVII. XIX, XX. Le droit commercial des chemins de fer dans ses rapports avec le droit des gens modernes de l'Europe, articles de MM. de Stein, Moynier, Buzzati.

Revue militaire de l'étranger, articles du capitaine Godart, 1895, 24^e année, 48^e vol.

ROTHAN. — La Politique française en 1866. Les origines de la guerre de 1870. Calmann-Lévy, édit., 1883.

ROTHAN. — L'Affaire du Luxembourg. Calmann-Lévy, édit., 1882.

SOREL. — Histoire diplomatique de la guerre franco-allemande, 2 vol. in-8°, 1875. Plon, édit.

SCHLEMMER et BONNEAU. — Recueil de documents relatifs à l'histoire parlementaire des chemins de fer français, 1 vol. gr. in-8°, 1898, V^e Dunod, édit.

SCHWABE. — Geschichtlicher Rückblick auf die ersten 50 Jahre des preussischen Eisenbahnen (Coup d'œil historique sur les cinquante premières années des chemins de fer prussiens). Berlin, Siemenroth, édit., 1895, 1 vol. in-8°.

THOVISTE. — Étude sur les conventions financières conclues entre l'État et les compagnies de chemins de fer. Thèse de Paris, 1886, t. VII.

THÉRY. — Histoire des grandes compagnies de chemins de fer français dans leurs rapports financiers avec l'État, 1894, in-12 (aux bureaux de l'économiste européen).

- Manfred von Vergesack* Zür Verstaatlichung (La nationalisation des chemins de fer prussiens). Berlin, 1905, in-8°.
- Volkswirtschaftliche Studie* (Elsan-Loth.). Gustave Meyer, édit., Strasbourg, 1870.
- VALFREY. — Histoire du traité de Francfort, t. I, Amyot, in-8°, 1874, 2^e partie, *ibid.*, 1873.
- VILLEFORT. — Recueil des traités, conventions, lois et décrets relatifs à la paix avec l'Allemagne, t. II et III. Paris, 1876, Impr. nat.
- VERON-DUVERGER. — Le Régime des chemins de fer devant le Parlement de 1871 à 1887. Paris, Guillaumin édit., 1895, 1 vol. in-8°.
- WAMPACH. — Le Luxembourg neutre. Etude d'histoire diplomatique et de droit international public, avec une préface de Th. Funck-Brentano. A. Rousseau, édit., 1900, 1 vol. in-8°.
- WAMPACH. — La Situation internationale des chemins de fer du grand-duché de Luxembourg (Extrait de la Revue générale de droit international public). Paris, A. Pedone édit., 1905, 1 vol. in-8°.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.....	5

CHAPITRE PREMIER

LES PERTES ÉPROUVÉES

§ 1. — LA COMPAGNIE AVANT LA GUERRE..... 13

Sa situation favorable. — Au point de vue économique, les régions qu'elle dessert, leur prospérité. — Ses grandes artères et sa position relativement au trafic international.

Augmentation du trafic. — Accroissement des recettes. — Amélioration du réseau.

Diminution de ses charges. — Abaissement de son taux d'emprunt. — Date prochaine du remboursement des avances de l'État.

Extension de son influence à l'étranger. — Luxembourg. — Belgique.

§ 2. — LES DOMMAGES CAUSÉS PAR LA GUERRE..... 20

Le « manque à gagner ». — Interruption du trafic et encombrement des gares. — Réquisitions de matériel exercées par le gouvernement français, par le gouvernement allemand, après l'armistice. — Dommages éprouvés par le matériel roulant. — Destructions d'ouvrages d'art et de matériel, exécutées par l'autorité française, par l'autorité allemande. — Le séquestre. — Sa légitimité en droit international. — Sa pratique avant 1870. — Précédents de la guerre de Bohême. — La doctrine et les conventions sur cette pratique. — Évaluation des pertes résultant de ces chefs.

§ 3. — LES DOMMAGES CAUSÉS PAR LE TRAITÉ DE FRANCFORT. 37

L'intention des Allemands d'annexer la partie du réseau de l'Est située sur le territoire alsacien-lorrain : a) raisons d'ordre politique ; b) d'ordre économique. — Paroles de Bismarck. — Les résistances de la compagnie. — Les négociations à Bruxelles. — Chemins de fer d'État et chemins de fer privés. — Leur sort en cas d'annexion. — La théorie allemande pendant les négociations. — Les négociations de Francfort. — Les propositions allemandes : 90, 100, puis 120, enfin 280 millions. — Demandes de la compagnie, 400 millions : de l'État français, 360. — Fixation du chiffre de 325 millions.

La question des chemins de fer du Luxembourg. — Historique des conventions de la Société Guillaume-Luxembourg avec la Compagnie de l'Est. — Les convoitises allemandes avant la guerre. — L'appui du gouvernement français. — Le grand-duché et l'Allemagne pendant la guerre. — Menaces de Bismarck.

Le traité de Francfort. — L'article 1 § 7 et l'intervention du gouvernement français. — Violation du droit international : atteinte à l'indépendance de deux États neutres.

Les pertes territoriales du traité du 10 mai 1870, article additionnel 1, § 1, 2, 4, 5, 6. — Démembrement de la compagnie et perte du Luxembourg. — Conséquences de ces pertes pour la Compagnie de l'Est.

§ 4. — REPRISE DU SERVICE. — CESSIION DU RÉSEAU LUXEMBOURGEOIS..... 70

Reprise de service sur le réseau de la compagnie. — Renonciation par la compagnie de l'Est à l'exploitation du réseau luxembourgeois. — Efforts du gouvernement luxembourgeois pour échapper à la mainmise allemande. — Leur inutilité. — Pression exercée par les Allemands. — Traité du 11 juin 1872 et substitution de la commission administrative des chemins de fer alsaciens-lorrains (direction de Strasbourg) à la Compagnie de l'Est. — L'attitude des puissances signataires du traité de Londres. — Situation des lignes du grand-duché en 1900.

BIBLIOGRAPHIE DU CHAPITRE PREMIER..... 87

CHAPITRE II

L'INDEMNITÉ

§ I. — LE CHIFFRE DE L'INDEMNITÉ..... 93

Les pertes éprouvées par les autres compagnies. — Elles sont indemnisées par les lois d'ordre général votées par l'Assemblée nationale.

Nature différente des pertes éprouvées par la Compagnie de l'Est du fait du traité de Francfort.

La compagnie se trouve après ce traité en face d'un fait accompli. Elle n'a pas été admise aux négociations.

Les négociations entre la compagnie et l'État français. — Les demandes de la compagnie: 1° Les 325 millions fixés par le traité de Francfort. — Ses arguments: *a)* L'État français a négocié pour autrui, sans mandat. — Il y a donc stipulation pour autrui et le gouvernement est débiteur de toute la quotité de sa négociation. — *b)* La somme fixée par le traité Francfort s'applique exclusivement à des dommages causés à une propriété privée. — *c)* Cette somme est justifiée par les pertes de la compagnie.

2° L'abandon par l'État du montant de ses avances.

3° Un ensemble de mesures la remettant en possession de ses avantages.

Projet de convention de 1871 (M. de Larcy).

Projet de loi du 6 janvier 1873. — Son double caractère. — Indemnisation et rétablissement du trafic. — La compagnie reçoit un titre de rente de 20.500.000 francs. — Le gouvernement lui abandonne une partie de ses avances, lui concède de nouvelles lignes.

Examen du projet de loi par la commission centrale des chemins de fer. — Ses conclusions. — L'indemnité est justifiée par les pertes de la compagnie. — De plus, la compagnie a subi des pertes complémentaires et à titre de transaction, elle abandonne toute réclamation à ce sujet.

Amendement de Janzé. — La compagnie n'a droit qu'à une rente de 15.564.670 francs correspondant au revenu du réseau annexé. — Proposition de rachat.

Les inconvénients du rachat. — L'amendement est repoussé par la commission.

Amendement Clapier.

Défense du projet de loi présenté par M. de Fourton. — Le projet de convention n'accorde pas d'indemnité complémentaire. — Subsidiairement elle serait justifiée. — L'indemnité appartient en

entier à la compagnie et la substitution à ce capital d'une rente temporaire ne peut être acceptée par la compagnie que comme transaction. — L'abandon par l'État d'une partie de ses avances est justifiée. — De nouvelles concessions sont indispensables.

Les arguments de l'opposition. M. de Ventavon — Les 325 millions n'appartiennent pas entièrement à la Compagnie de l'Est, car ils représentent non pas 840 kilomètres cédés, mais une partie des sacrifices du gouvernement usant de son droit de rachat. — Réfutation de cet argument. — Les négociateurs à Francfort n'étaient pas les représentants de la Compagnie de l'Est. — L'État ne doit à la compagnie que l'équivalent de son revenu perdu. — Contrat de louage. — Application de l'article 1722 du Code civil. — Discussion de cet argument. — Droit réel de la compagnie — Il y a au profit de la compagnie une indemnité complémentaire injustifiée. — Réfutation de cet argument.

Appel à M. Pouyer-Quertier, négociateur à Francfort.

Réponse de M. Pouyer-Quertier. — Il n'était pas mandataire de la compagnie et n'a traité à Francfort que pour l'État français.

M. de Fourtou. — Réfutation de cette théorie. — A Francfort il s'est agi de la défense d'une propriété privée à laquelle l'indemnité doit revenir en entier. — Le gouvernement français a pris en mains cette défense *d'office*; il est redevable à la compagnie de ce qu'il a obtenu.

§ 2. — LE MODE DE RÈGLEMENT..... 152

Le projet de la convention accorde à la compagnie une rente temporaire, inaliénable, inconvertible, de 20 millions 1/2. — La justification de ce chiffre.

Projet précédent (M. de Larcy, 1871). — Rente de 18.500.000 fr. — M. Pouyer-Quertier proposait 17.000.000. Ce projet est moins avantageux que celui du 6 janvier 1873.

Les objections de l'opposition (M. de Ventavon). — La réfutation.

Plan financier de M. Pouyer-Quertier.

Ses inconvénients. M. Magne.

Autres projets.

§ 3. — LA RECONSTITUTION DU RÉSEAU. — LES NOUVELLES CONCESSIONS 167

Nécessité de rétablir le réseau mutilé.

Les concessions prévues dans l'exposé des motifs du projet de loi.

L'avis de la commission relativement à ces nouvelles concessions.

Observations du général Guillemaut au point de vue stratégique.
Il lui est donné satisfaction.
Vote de la loi.

BIBLIOGRAPHIE DU CHAPITRE II.....	175
CONCLUSION.....	177

ANNEXES

I. — Les articles additionnels au Traité de Francfort...	185
II. — Loi du 17 juin 1873.....	189
III. — Art. 36 et 37 du cahier des charges-type (1859)...	201
INDEX BIBLIOGRAPHIQUE.....	203
CARTES. Le réseau de l'Est au 31 décembre 1870.....	19
Les concessions de la loi du 17 juin 1873.....	173

